

ROMA - ANNO II - N. 43 - 26 OTTOBRE 1940 - XVIII • SPEDIZIONE IN ABBON. POSTALE

# CRONACHE DELLA GUERRA

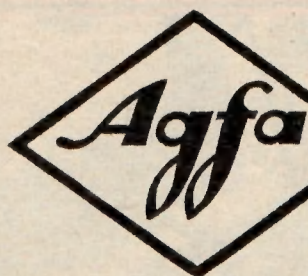


NEL SOMMERCIBILE: MOMENTI DI ATTESA



# a colori

SAREBBE PIÙ BELLO



**AGFA FOTO  
S. A. PRODOTTI  
FOTOGRAFICI**

Milano, 6/22

Via General Govone, 65



ANNO II - N. 43 - 26 OTTOBRE 1940 - XVIII

## CRONACHE DELLA GUERRA

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE  
Roma - Città Universitaria - Tel. 40607

PUBBLICITÀ  
Milano - Via Manzoni, 14 - Tel. 14.360

### ABBONAMENTI

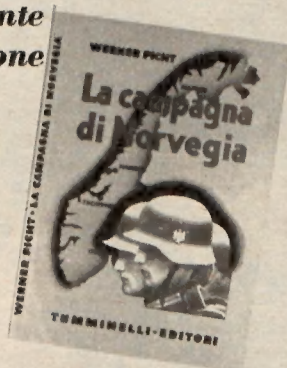
Abbonamento annuale: Italia e Colonie L. 70  
Abbonamento semestr.: Italia e Colonie L. 35  
Abbonamento trimestr.: Italia e Colonie L. 20  
Abbonamento annuale: Estero . . . L. 130  
Abbonamento semestr.: Estero . . . L. 70  
Abbonamento trimestr.: Estero . . . L. 40

Per abbonarsi inviare vaglia o assegni all'Amministrazione, Roma, Città Universitaria, oppure versare l'importo sul C. C. Postale 124910. I manoscritti non si restituiscono anche se non pubblicati.

**Esce ogni sabato in tutta Italia  
COSTA LIRE 1,50**  
Fascicoli arretrati L. 2 cad.

**TUMMINELLI E C. EDITORI**  
CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

*Di imminente  
pubblicazione*



## LA CAMPAGNA DI NORVEGIA

di WERNER PICHT

**IL DRAMMATICO INIZIO  
L'APPASSIONANTE SVILUPPO  
E LA COMPLETA VITTORIA GERMANICA**

La ricostruzione dello svolgimento della CAMPAGNA DI NORVEGIA attraverso la concessione dei veridici bollettini del Comando Supremo delle Forze Armate germaniche, ai quali è contrapposta una raccolta delle false incredibili notizie pubblicate contemporaneamente dai più importanti giornali dei paesi nemici.

30 ILLUSTRAZIONI - UNA CARTA GEOGRAFICA  
**COSTA LIRE DIECI**

**TUMMINELLI - EDITORI**  
ROMA - CITTÀ UNIVERSITARIA

## FRONTE

GIORNALE DEL SOLDATO

**24**

GRANDI PAGINE ILLUSTRATISSIME

Pubblica ogni settimana articoli politici militari e storici dovuti alle più conosciute firme d'Italia. Le famiglie attraverso una speciale rubrica potranno avere notizie dei congiunti alle armi; e i soldati notizie delle loro famiglie.

**ESCE OGNI GIOVEDÌ  
UN NUMERO COSTA LIRE 1,50**

### ABBONAMENTI

Italia, Impero e Colonie: anno L. 7  
semestre L. 35 - trimestre L. 2 - Estero  
anno L. 130 - semestre L. 70 - trimestre L. 4

DIREZIONE REDAZ. E AMMINISTRAZ.  
Roma, Città Universitaria  
Telefoni: 40.607 - 41.926 - 487.389

### PUBBLICITÀ

Rivolgersi all'Unione Pubblicità Italiana S. A., Roma, Via Dossofatti, (ex Via del Parlamento) Tel. 61.372 e sue Succursali

**TUMMINELLI E C. EDITORI - ROMA**





# SMARRIMENTO BRITANNICO

Si succedono l'una all'altra, amare e desolate, nella stampa londinese come alla Camera dei Comuni, le constatazioni dell'isolamento, non più splendido, in cui ha finito col trovarsi l'Inghilterra. Nessuna meraviglia, se lo stesso Churchill, invitato a enunciare per la ennesima volta le finalità britanniche della guerra, non trova altro di meglio e di più concreto se non confessare che l'Inghilterra, oramai, si trovi ridotta a combattere unicamente « per sopravvivere ».

Gli ultimi avvenimenti nel mondo balcanico e nel vicino Oriente son quelli che han dato il tracollo alle fatue illusioni rischiosamente alimentate dal Ministero britannico delle informazioni. Sempre ai Comuni, il portaparola del Governo inglese ha dovuto ammettere che, in Romania, della proverbiale influenza britannica non è rimasta neppure l'ombra. Messa decisamente alla porta, l'Inghilterra non ha più alcuna normale relazione commerciale con la Nazione romena. Il *Daily Express* ha voluto fare un po' il bilancio di questa rapida e radicale defenestrazione. Ci ha appreso, così, che la Gran Bretagna aveva investito in Romania circa 5 milioni di sterline di capitali oltre a 20 milioni di sterline di prestiti. Questo il danno complessivo. Vi è poi tutta l'ingente mole del lucro cessante, a causa della chiusura del mercato romeno a qualsiasi esportazione inglese.

A puntellare la traballante situazione britannica nel Vicino Oriente Londra ha spiccato al Cairo il Ministro della Guerra in persona, Eden. Annunciando la novella, il *Daily Telegraph* pubblicava una postilla del suo redattore diplomatico, in cui era detto fra l'altro: « Il viaggio di Eden in Egitto dimostra quale importanza il Governo britannico attribuisca alla possibile, prossima evoluzione della situazione di guerra nella regione del Mediterraneo, dove il Governo di Sua Maestà non ha mai avuto intenzione di tenersi sulla difensiva per un periodo di tempo indefinito ad onta della defezione francese ».

Secondo le vaghe indicazioni della stampa

## LE AMAREZZE DI CHURCHILL - EDEN IN EGITTO - L'ORIENTAMENTO DELLA SPAGNA - LA BULGARIA - LA VIA DELLA BIRMANIA - L'INDIA IN FERMENTO

di Londra, Eden avrebbe ricevuto una duplice missione. Quella, innanzi tutto, di indurre il Re Faruk a dichiarare guerra all'Italia e quella di imporre un termine ai dissidi serpeggianti fra gli alti ufficiali dell'armata inglese del Vicino Oriente circa la più consigliabile strategia da seguire. La *Reuter* ha aggiunto anche che altro compito di Eden dovrebbe essere quello di assistere il generale Wavel con uomini, munizioni e materiali e di discutere con lui gli altri problemi politici inerenti alla situazione britannica in Egitto. Naturalmente l'aiuto dovrebbe venire soprattutto dagli egiziani. Ma i primi approcci del Ministro britannico nella capitale egiziana non sembrano avere approdato a risultati favorevoli. Finora i suoi sforzi tendenti a rimuovere Re Faruk e i suoi consiglieri dalla decisione di tenere l'Egitto al di fuori del conflitto appaiono sterili.

Comunque, la stampa londinese attraverso esperti di indiscussa autorità come il redattore militare dello *Spectator* e il noto critico Liddel Hart, del *News Chronicle*, riconosce la precaria delicatezza della situazione in cui si trova l'esercito inglese in Egitto e il compito immane che esso deve affrontare. « Gli italiani », vi si dice, « possono impiegare importanti forze terrestri e reparti motorizzati a sud della strada costiera per operazioni nel deserto. E' necessaria, pertanto, agli inglesi una grande superiorità operativa per tenere le loro posizioni, premesso che i governanti britannici riconoscano e controbattano le azioni sui fianchi, che possono venire intraprese dall'avversario. Tutto questo mentre si sa molto bene che gli egiziani non collaborano al cento per cento con gli inglesi ».

Se nel Vicino Oriente, per ammissione stes-

sa degli esperti britannici, la posizione dell'Inghilterra appare pericolosamente vulnerabile, nell'Occidente mediterraneo la vera situazione inglese appare sempre più irrimediabile. Come ha rilevato prontamente l'Agenzia *Aroi*, la nomina di Serrano Suñer al Dicastero degli Esteri in Spagna e la conseguente assunzione del Ministero degli Interni nelle mani stesse del Caudillo, hanno fornito un'indicazione netta e definitiva su quella che è la politica di Franco, così all'interno come all'estero. Con questa nomina la Spagna ha voluto tagliar corto senz'altro alle innumerevoli chiacchiere della propaganda inglese e di quelle associate, e mettersi decisamente in linea per la espulsione dell'intrigo britannico dall'Europa e per la costruzione del nuovo continente.

Frattanto le Potenze dell'Asse continuano a svolgere le fila della loro lungimirante ed equa politica nel mondo del Vicino Oriente. Come esplicitamente riconosceva un giornale svizzero, l'Asse ha guadagnato la prima partita a Bucarest e si prepara a vincere la sua seconda partita a Sofia. Il medesimo giornale formulava ipotesi non avventate. Oggi la Bulgaria è come uno Stato cuscinetto tra la Romania e la Turchia. I tedeschi han toccato le rive del Mar Nero, ma non quelle dell'Egeo. La cessione, da parte della Grecia, della Tracia meridionale ad una Bulgaria stretta all'Asse, rivestirebbe un cospicuo valore strategico. Quanto, infatti, non ne risulterebbe diminuito il valore degli Stretti? Comunque sia, subodorando il vento infido, la Legazione britannica a Sofia, secondo notizie ufficiali, si appresta a fare i suoi bagagli. Risulta che l'Inghilterra ha espresso diplomaticamente il suo malumore al Governo bulgaro per l'atteggiamento assunto verso le Potenze dell'Asse. Ma i circoli politici bulgari hanno fatto rilevare che non è davvero l'Inghilterra, ridotta oramai alla posizione di una fortezza cinta duramente da assedio, il Paese che possa ottenere risultati tangibili da manovre diplomatiche « in articulo mortis ».





Per la XXIV Leva Fascista: l'abbraccio per il passaggio di grado. (Publifoto)

Frattanto, nell'Estremo Oriente, il Giappone non ha tardato un istante a rispondere con energia alla decisione britannica di riaprire la strada della Birmania ai rifornimenti bellici di Ciang Kai Scek. L'aviazione giapponese ha iniziato senz'altro il bombardamento dei nodi stradali più sensibili. E i giornali di Tokio hanno chiarito come dal punto di vista del danno materiale che la ripresa dei rifornimenti a Ciang Kai Scek può arrecare al Giappone, il provvedimento britannico non abbia grande importanza, dato che dall'Indocina gli aerei giapponesi possono efficacemente disturbare e sconvolgere il traffico. Per quanto riguarda Hong Kong, l'Agenzia *Domei* ha ricevuto di là la notizia che il Governo britannico non ha ancora tolto il divieto di trasporto di armi e munizioni per Ciung King. Lo stesso colonnello Smith, Segretario di Stato della colonia britannica colà, ha smentito ufficialmente la notizia che l'imbarco di petrolio e di altro materiale da guerra, ad eccezione delle armi e munizioni, fosse stato permesso. Evidentemen-

te la smentita ha fatto séguito ad una formale protesta del console giapponese.

Praticamente il Giappone non ha atteso la sfida di Churchill per adottare le convenienti misure. L'occupazione della frontiera indocinese e i contatti con il Governo della Thailandia rivelano, più che a sufficienza, i suoi principali obiettivi. Li possiamo individuare così: 1) bombardamento aereo dei due ponti che rendono possibile il transito sulla via di Burma; 2) distruzione dei depositi immensi di armi e di merci utili alla guerra, che attendono di essere avviati verso la Cina; 3) aggiramento degli eserciti cinesi attraverso lo Yunnan; 4) un colpo di mano su Hong Kong e su Singapore. Se il quarto numero è in funzione dell'atteggiamento inglese, lo scontro di bombardieri nipponici e aviatori inglesi sulla via di Burma è un'eventualità all'ordine del giorno. In tal caso la guerra anglo-giapponese avrà inizio prima della dichiarazione ufficiale ed è evidente che, in tal caso, le operazioni militari del Giappone si inquadreranno automatica-

mente nel piano strategico elaborato a Berlino dalla triplice dei continenti per il colpo di grazia all'Impero britannico.

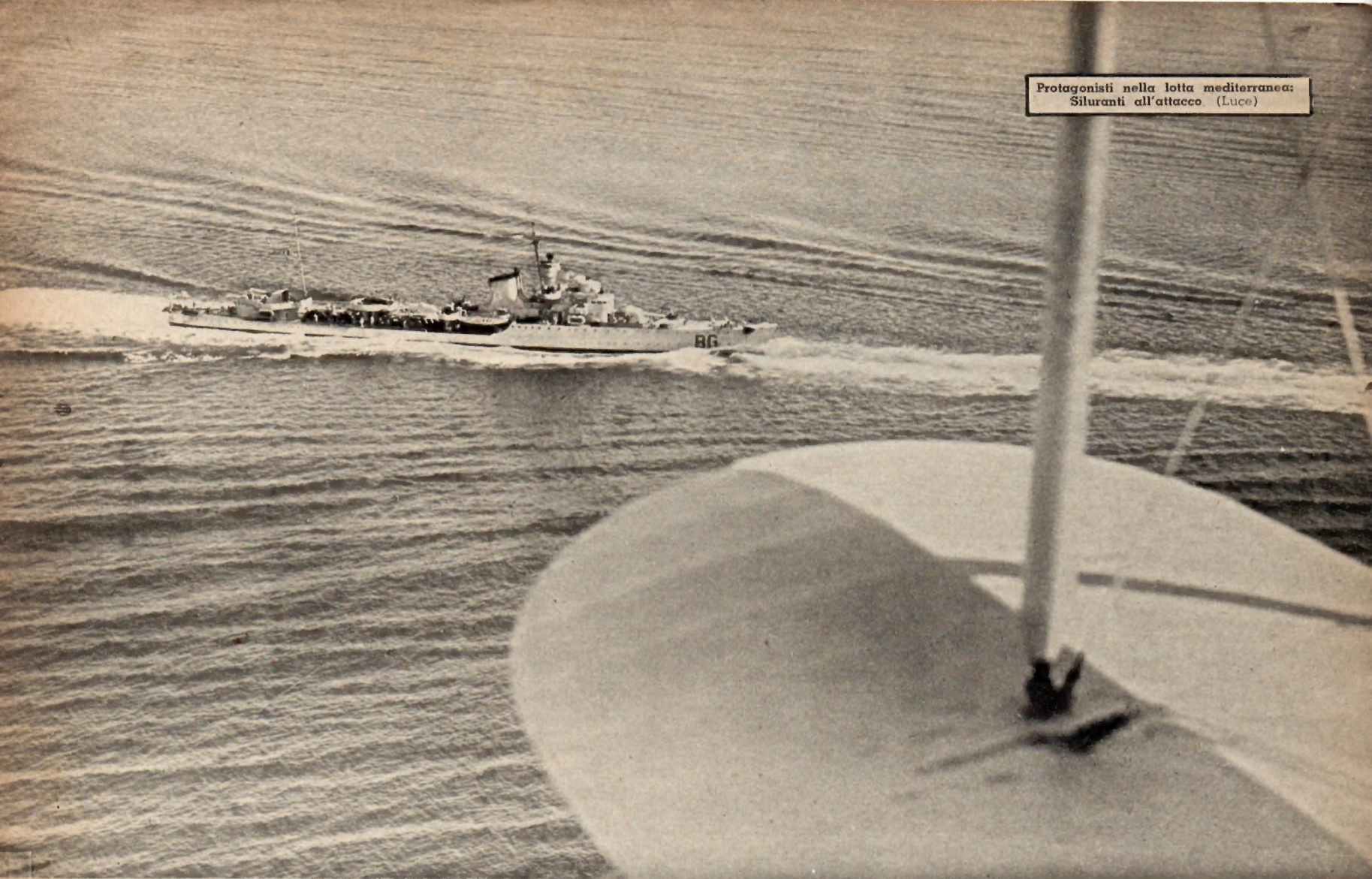
Contro il quale si leva, per **soprasello**, in questo momento, la campagna di **disobbedienza civile** proposta da Gandhi ed **ordinata** dal Congresso panindiano. Essa ha avuto inizio il 17, in tutta l'India, con un discorso che Vinoba Bhave, messaggero del Mahatma, ha tenuto ad una folla immensa di rurali a Paunar, a circa 7 miglia di distanza da Negpur. Vinoba ha in quel discorso **energeticamente sollecitato** il popolo indiano ad **astenersi** dal favorire qualsiasi forma di violenza, guerra compresa, sia con prestazioni personali, sia con contributi finanziari. E il 19, in un secondo discorso pronunciato a Surgaon, Vinoba ha affermato, fra il consenso della folla, che il popolo indiano non intende assolutamente di essere trascinato dall'Inghilterra in un conflitto al quale l'India è completamente estranea.

\*\*\*



Per il nuovo ordine economico: il Ministro per gli Scambi e Valute Riccardi, accompagnato dal Ministro Funk a colloquio col Fuehrer. (Salvatori)





## NEL SETTORE MERIDIONALE DELL'ASSE LE VITTORIE DELL'ITALIA NEL MEDITERRANEO

Singolare è lo svolgimento della lotta nel settore meridionale dell'Asse dove, come altra volta si è accennato, si ha una specie di divisione in zone, in quel Mediterraneo che costituisce il teatro principale delle operazioni. Si tratta, come ognuno sa, di un mare chiuso. I due punti estremi costituiscono per l'Inghilterra — data la funzione che essi hanno di sbarramento, di basi fortificate, di bacini per eventuali riparazioni ed anche di vasti depositi di materiale — quanto più particolarmente interessa e questo crea, naturalmente, la necessità di tener forze sufficienti nel settore orientale ed in quello occidentale, di mantenere quindi divise le forze del Mediterraneo in due formazioni sufficienti a proteggere da una parte Gibilterra e dall'altra Alessandria. Chè, le piazzeforti non possono affidarsi alla sola difesa stabile, ma fanno assegnamento sulla difesa mobile delle navi, come indispensabile elemento dinamico, senza il quale sarebbero facilmente vulnerabili. Non si concepirebbe Gibilterra senza navi, così come nessuna efficienza avrebbe Alessandria senza il presidio della flotta, ma da ciò nasce, per gli inglesi la necessità di creare possibilità di traffico, dall'una all'altra zona, di attivare scambi e rifornimenti fra l'uno e l'altro estremo mediterraneo. Nel bel mezzo di questo mare favorito dalla positura di alcune isole e dal restringersi della distesa acquea in canali che servono di ingresso ad una specie di bacino interno, vi è però il dominio dell'Italia. Costituisce esso la zona pericolosa da attraversare, la zona che determina gli episodi navali, proprio perchè vuole essere zona di sbarramento e d'altra parte zona

di libere comunicazioni fra la sponda africana e quella italiana per i rifornimenti di un esercito che opera dalla Libia e che avanza verso l'Egitto.

Dall'interesse, quindi, per l'Italia di impedire le comunicazioni britanniche e di dar sicurezza alla propria navigazione e per l'Inghilterra di ostacolare, se non impedire, il traffico italiano, e di attivare per proprio conto delle comunicazioni fra le proprie basi, nascono le opportunità dei conflitti che i vari comunicati registrano.

Se ne è avuta una serie ormai numerosa sempre con le stesse caratteristiche: gli inglesi, salvo qualche tentativo di appostare sulle nostre rotte unità subacquee distaccate, il che spiega le loro numerose perdite in tale categoria di navi, non hanno mai osato attaccare direttamente le correnti del traffico, ben sapendo che un movimento di navi dovendo partire da basi tanto lontane non mancherebbe di essere avvistato e segnalato in tempo dalle formazioni aeree italiane che, in rapporto alla favorevole positura della Sardegna e delle isole del Dodecaneso, proprio all'ingresso del bacino interno, hanno facilitato il loro compito di ricognizione. La segnalazione significherebbe anche predisposizioni di forze marittime prevalenti in numero ed in efficienza, e ciò spiega come tutte le formazioni britanniche che si avventurano nel bacino interno, risultano omogeneamente costituite da qualche unità di linea che debba servire di appoggio alle unità minori; di incrociatori i quali alla potenza di fuoco aggiungono la maggiore velocità; di unità sottili sulle quali si può fare assegnamento come difesa margi-

nale della formazione ed anche di una portaerei, la quale esplica l'essenziale compito, a mezzo dei velivoli che trasporta, della esplorazione lontana e, in previsione dell'intervento di formazioni nemiche da bombardamento, anche della difesa aerea. Chè alle comunicazioni fra l'uno e l'altro estremo del Mediterraneo, l'Inghilterra non può rinunciare e questo di impegnarvi formazioni di notevole efficienza, è il solo modo di riuscirvi.

Tutti gli episodi finora svolti confermano tale punto di vista. La battaglia dello Jonio non ha avuto altra origine che quella di far passare un convoglio. Partendo da Gibilterra, con scorta di navi da guerra, questo doveva far scalo a Malta, e quindi procedendo ad oriente doveva entrare sotto la protezione di un'altra formazione navale. Le unità che procedevano oltre Capo Stilo, non avevano altro compito che quello di creare una diversione, impegnando le maggiori unità navali italiane perchè non fossero presenti sulla rotta delle unità minori. I successivi episodi che hanno messo alle prese non più navi contro navi, ma aerei italiani contro navi britanniche, sono dello stesso genere. Le formazioni britanniche partono da Gibilterra e vengono affrontate e bombardate all'altezza delle Pitiuse (episodio di Formentera) oppure partono da Alessandria e vengono affrontate all'altezza di Candia (episodio del Canale di Creta). Quasi sempre invertono la rotta. Continuando, come questa volta è accaduto, incappano nella sorveglianza esercitata dal nostro naviglio sottile nel Canale di Sicilia che costituisce il passag-





gio più stretto del Mediterraneo centrale e per noi il punto più delicato di esso.

Se ne può desumere una naturale divergenza di metodi. Gli inglesi procedono con un concetto difensivo: la loro formazione dev'essere forte per poter resistere, ed eventualmente reagire, ad eventuali attacchi; gli italiani operano offensivamente e perciò, mentre affidano la sorveglianza costante alle unità leggere, confidano anche sugli elementi: *sorpresa*, per cui una unità leggera si rivela assai più difficilmente che una di maggior tonnellaggio; *velocità*, che costituisce un non trascurabile coefficiente della sorpresa; *facoltà manovriera* che nelle piccole unità è maggiore che nelle grandi e diventa nell'attacco fattore essenziale di successo; *decisione*, per cui finisce sempre col riaffermarsi il concetto che chi assume l'iniziativa, ha sempre dei punti di vantaggio sull'avversario.

## NEL CANALE DI SICILIA

Il combattimento navale svoltosi nel Canale di Sicilia e di cui è stata data narrazione nel fascicolo precedente, conferma tutte queste premesse. Per gli inglesi, non si trattava, in effetti, che di spostare una formazione navale da oriente ad occidente. Le non buone condizioni di visibilità hanno impedito un avvistamento che potesse anche seguire nelle varie fasi il progresso della formazione. Fors'anche la segnalazione ne ha sottovalutato l'importanza poichè informazioni pervenute da Algesiras, a scontro avvenuto, preciserebbero che una corazzata e quattro cacciatorpediniere inglesi sarebbero arrivate a Gibilterra per esservi riparate, appunto perchè danneggiate nello scontro, e, d'altra parte, si segnalano come partecipanti ad esso, l'incrociatore «Liverpool» silurato sulla via del ritorno, una portaerei colpita da un nostro aereo, un incrociatore che il nostro comunicato ha dato come affondato e che non potrebbe essere l'«Ajax» come vorrebbero far credere gli inglesi e ancora un'ultima grossa unità il «York». Notizie americane, evidentemente ispirate, dicono del resto che l'«Ajax» conduceva «una formazione di incrociatori e cacciatorpediniere».

Contro questo complesso potentissimo di navi, si scontrano le tre piccolissime siluranti italiane, precedenti in pattuglia. Non vi è da ripetere la narrazione del fatto, ma piuttosto da trarne alcune conseguenze. Lo scontro si è verificato alle due e 30 della notte, nel chiarore

lunare, ma con visibilità ridotta e causa di foschia. Può darsi che questo sia stato un elemento a favore, ma anche a sfavore delle nostre siluranti, in quanto, se ha consentito alle torpediniere di portarsi non viste sotto le maggiori unità britanniche, ha anche impedito un avvistamento che avrebbe potuto influenzare l'azione, la quale comunque non si sarebbe svolta che come si è svolta, cioè con un attacco deciso. Quel che conta è l'iniziativa con la quale, senza alcuna esitazione, la torpediniera capo-squadriglia prima, e le altre due in seguito han preso il loro partito. La distanza ravvicinata le favoriva indubbiamente nell'attacco, ma rendeva anche ipotetico il sottrarsi alla reazione di navi magnificamente armate con lunghe potenze di tiro e per di più veloci. Una volta comunque deciso di attaccare svelandosi, anzichè di battere in ritirata salvandosi, è indubbio che le tre unità sottili hanno usufruito della manovrabilità consentita da un tonnellaggio appena superiore alle 600 tonn. dimostrando ancora una volta, come la mobilità sia il fattore essenziale in guerra fino a correggere lo svantaggio del superiore tonnellaggio avversario.

## LE LEZIONI DELLO SCONTRO

Siamo a questo punto alle diverse interpretazioni e al diverso calcolo dei vantaggi o degli svantaggi derivati dall'azione. In mare, non vi è come in terra, modo di controllare il successo sulla base del territorio conquistato, nè il criterio nelsoniano secondo cui chi rimane padrone dello specchio d'acqua è vincitore, è sempre esatto. Gli specchi d'acqua non costituiscono posizioni strategiche e nessuna formazione navale potrebbe mantenersi a lungo. Perciò il criterio di valutazione si è spostato verso il tonnellaggio che, naturalmente, non può avere valore quantitativo assoluto, ma piuttosto relativo — in rapporto alla disponibilità maggiore o minore, delle due marine — e risponde anche ad un criterio qualitativo rispetto al tipo di unità soprattutto in rapporto alla maggiore o minore sostituibilità connessa con le difficoltà di costruzione. Si ricorderà come, anche a proposito della battaglia dello Jutland le polemiche sui risultati durarono a lungo e nessuno più degli inglesi sa usare, quando si tratta di contestare un successo con maggior cavillosità. Ora, considerando le informazioni che con tre giorni di ritardo l'Ammiragliato dà dello scontro, si può rilevare come esse in fatto di perdite italiane, concordino con i nostri co-

municati e che cioè si tratti di due torpediniere di 600 tonn. e di un cacciatorpediniere — che gli inglesi ascrivono alla classe Artigliere — mentre per quanto li riguarda, gli stessi inglesi tendono a far protagonista dello scontro il loro «Ajax» il cui tiro ben centrato avrebbe demolito le unità italiane, incassando da parte sua un colpo al disopra della linea di immersione. I comunicati aggiungono che l'unità ha potuto ritornare alla propria base e che non avrebbe perduto della sua efficienza, ma, soggiungono, che «appena possibile sarà data comunicazione alle famiglie dei nomi dei morti e dei feriti, nel numero di 2 ufficiali morti, e due feriti, nove marinai e due mozzi morti e diciotto feriti, e di un trombettiere e un caporale morti e due musicanti feriti nel reparto fucilieri di bordo».

Parecchie osservazioni vi sono da fare. Il comunicato italiano ha parlato del siluramento eseguito dalla torpediniera capo squadriglia — di cui il comandante può testimoniare direttamente perchè ha potuto essere salvato — contro un incrociatore del tipo «Neptune». A tale classe che in realtà ha come prototipo il «Leander», appartiene tuttavia con caratteristiche particolari, anche l'«Ajax» e perciò una confusione potrebbe essere possibile. Ma gli inglesi mettono troppo avanti l'«Ajax»

Forza e presidio del mare. (Luce)

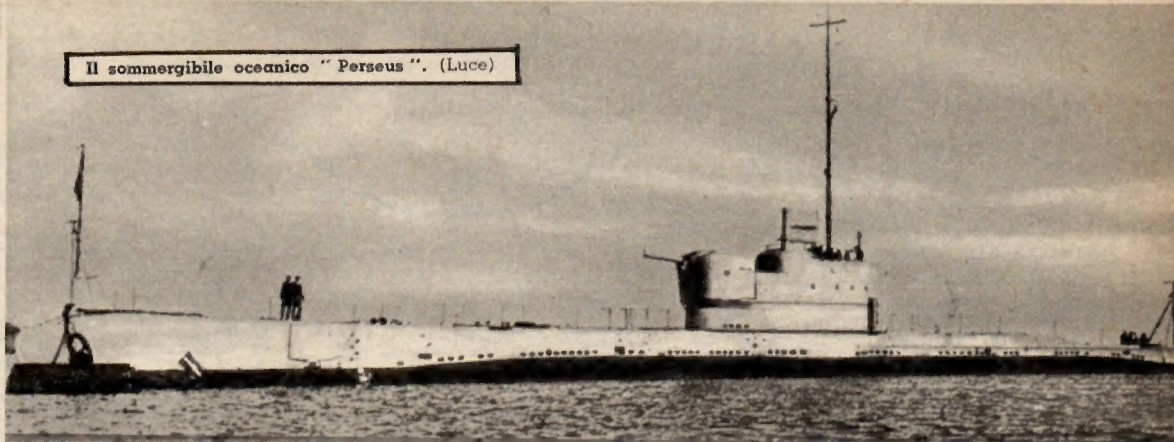




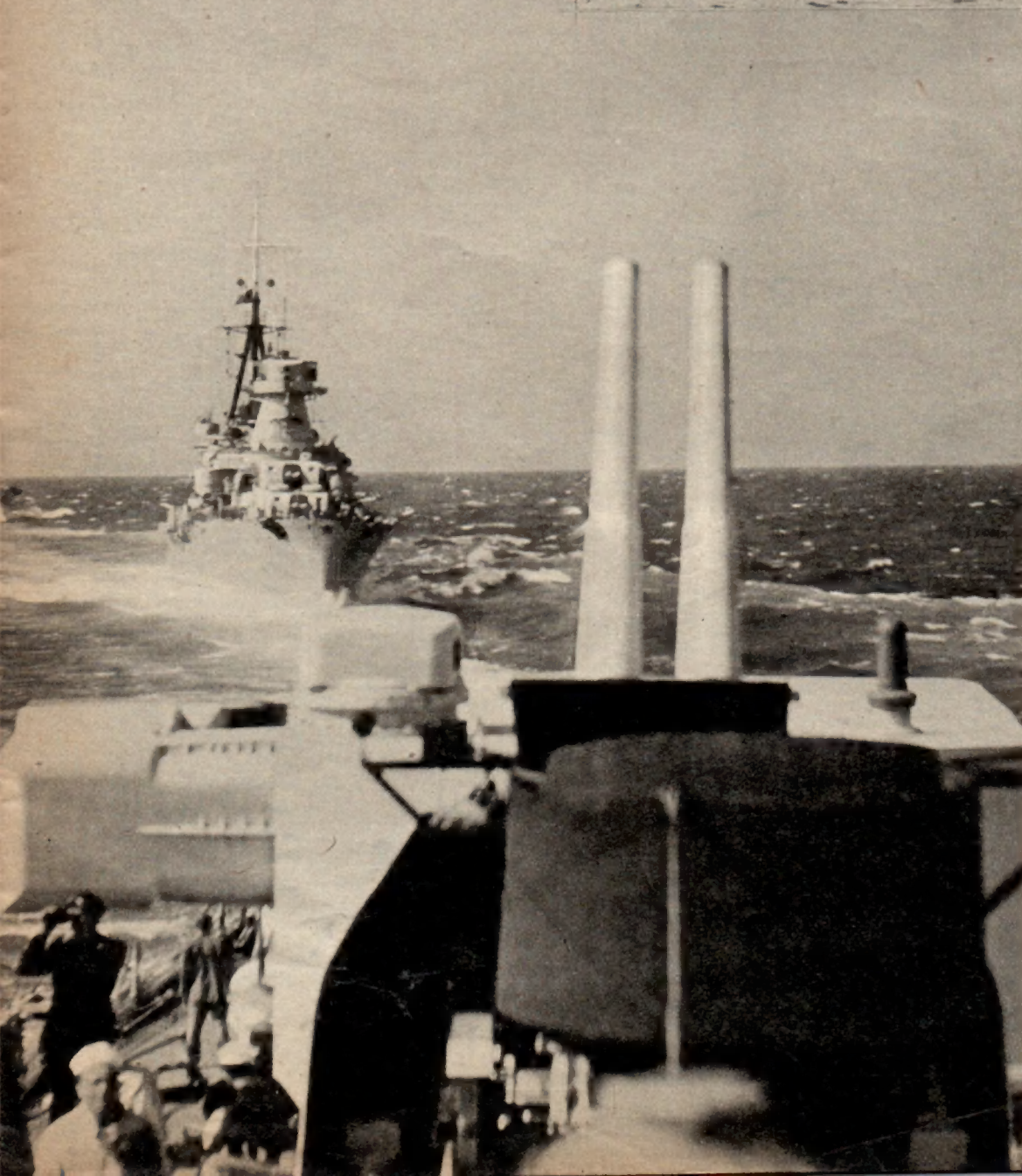
perchè non si debba pensare che con la sua ombra vogliano coprire l'altra unità che risulterebbe invece affondata.

L'«Ajax» apparteneva a quella classe di incrociatori cui gli inglesi hanno affidato per la loro grande autonomia, di oltre 12.000 miglia, un compito oceanico e che come caratteristica, pur nella velocità di 32,5 nodi, hanno la robustezza. La loro protezione verticale è affidata difatti ad una corazza di 102 mm, mentre quella orizzontale comporta sul ponte 50 mm. e sulla torre di comando 102. La sagoma di tali unità è piuttosto tozza ed anche per questo godono il soprannome di «molossi» del mare. Costruito nei cantieri Wickers Armstrongs di Portsmouth nel triennio 1933-35, armato di otto cannoni da 152, di otto da 102 contraerei binati, di quattro da 47, di dodici mitragliere contraeree a quattro canne, di otto lanciasiluri da 533 mm., l'«Ajax» incassò nella battaglia del Rio della Plata i colpi dei 280 della «Graf von Spee». Nella battaglia del Mediterraneo si è trovata invece contro, i 102 delle torpediniere da circa 600 tonn. (tipo Alcione) ed al più quelli da 120 del caccia della classe Artigliere. Le distanze ravvicinate e il numero dei colpi, spiegano i danni alle sovrastrutture ed il numero dei morti e feriti, ma un siluro non colpì.

Il sommergibile oceanico "Perseus". (Luce)



L'incrociatore inglese "Ajax". (Publifoto)



sce al disopra della linea di immersione, e poiché un siluro ha colpito, evidentemente esso è andato a finire contro un'altra unità.

Quali peraltro possono essere i danni riportati dall'«Ajax»? Le corazzatura avrebbe dovuto farlo in certo modo salvo. Ma se i colpi ben centrati di calibri anche teoricamente inadeguati, sono riusciti a trovare nella struttura un punto debole e le stesse ammissioni britanniche lo fanno intendere, anche l'«Ajax» sarebbe posto fuori combattimento per tutto il tempo occorrente alle riparazioni, le quali non si compiono in uno dei cantieri della Clyde o in quanti altri sono famosi in Inghilterra per la loro attrezzatura, ma coi mezzi di fortuna delle basi mediterranee. L'unità potrebbe quindi rimanere fuori combattimento per un certo periodo e si può calcolare che nel combattimento svoltesi nel Canale di Sicilia, contro la nostra perdita di 1600-1800 tonn. gli inglesi debbano annoverare la perdita di due unità similari «Ajax» e «Neptune» e che insieme ne sommano 6985 e 7175.

#### L'IMPRESA DELL'AEROSILURANTE

Ma sebbene tardiva e a malincuore, un'altra conferma è venuta dall'Ammiragliato britannico. Quella cioè che l'unità colpita mentre faceva ritorno alla propria base, dal siluro che ha lanciato contro i suoi fianchi un aereo silurante italiano, era il «Liverpool». Anche questa nave sarebbe ritornata coi propri mezzi alla base, anche per i morti e per i feriti di questa nave saranno dati quanto prima notizie alle famiglie. I danni devono essere stati considerevoli, e quindi anche il «Liverpool» può considerarsi fuori combattimento. Si tratta di una unità moderna, costruita fra il 1936 e il 1938, con una stazza di 10.000 tonn., armata di dodici cannoni da 152, di otto da 102 antiaerei, con un corredo di calibri minori e di sei lanciasiluri, nonchè di tre aerei catapultabili. L'equipaggio è di 700 uomini. Ci troviamo dunque di fronte ad un'altra unità oceanica e superiore in tonnellate.





Il bacino centrale del Mediterraneo, le sue comunicazioni e le sue entrate vigilate e difese dalle forze aero-navali italiane.



laggio all' « Ajax », di maggiore e migliore armamento con la caratteristica delle torri trinate nelle quali un cannone in posizione arretrata rispetto ai due laterali, rende più agevole e più sollecita la manovra di caricamento, ed anche con una protezione maggiore su uno stesso coefficiente di velocità. Grave perdita per l'Inghilterra anche questa. Un siluro, incassato da unità del genere, non fa mai danni lievi, anche se si tratta di siluri di calibro minore, come quelli che sono affidati ai nostri aerosiluranti. L'impresa è stata compiuta dal capitano aviatore Massimiliano Erasi, specializzato nell'impiego di tale arma e che ha potuto narrare i particolari della sua azione. Con a bordo l'altro pilota, l'ufficiale di marina osservatore in funzione di silurista, il tenente di Vascello Marazio che è già al suo terzo siluramento con aerosiluranti, un marconista e un motorista, l'aereo ha proceduto nella luce lunare fino al momento dell'incontro con la formazione nemica. Giovandosi del riflesso sull'acqua, l'aerosilurante ha potuto portarsi a distanza molto ravvicinata. Anche se dalla nave avversaria fosse stata vista la scia non vi sarebbe stato modo di manovrare. Si è udito lo scoppio, seguito dalla esplosione con la solita colonna di acqua e una vampa incandescente, la quale segnalava perfettamente che lo scafo era stato raggiunto sul fianco destro all'altezza della torre prodiera. Dalle altre navi si è subito levato un densissimo fuoco contraereo ormai inutile e tutte le navi della formazione si sono strette intorno all'incrociatore colpito, mentre il nostro velivolo già spariva verso la base di partenza. Il siluramento è avvenuto esattamente a 34°5' di latitudine nord e 26°78' di longitudine ovest, sulla verticale di Sidi Barrani a circa 270 chilometri dalla costa. Gli inglesi soltanto in qualche secondo perdevano nell'episodio la disponibilità di 10.000 tonnellate.

#### FRA DUE SOMMERGIBILI

Ed ecco ancora un altro successo della nostra marina. Un sommergibile che porta il nome del bersagliere Enrico Toti, stazzante 1369 tonn. in emersione e 1874 in immersione, stava in agguato, con le solite disposizioni di guardia sul ponte. A 2000 metri di distanza viene ad un tratto scorto un sommergibile nemico. Dal modo come si svolse il combattimento si può arguire che l'avvistamento deve essere stato contemporaneo come contemporanea deve essere stata sulle due navi la decisione dell'attacco, poichè esse, invece di scansarsi, si sono corse

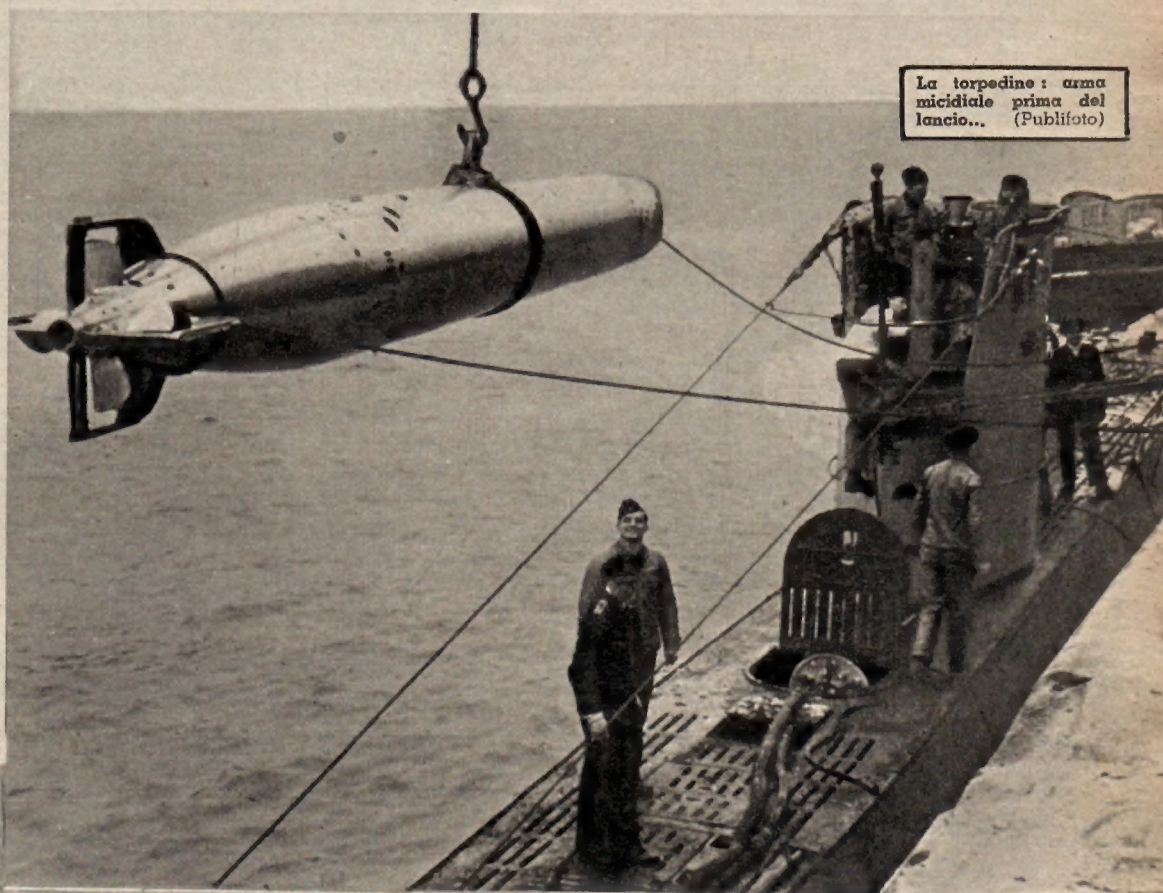
addosso. Il sommergibile inglese appartenente alla categoria degli oceanici, trattandosi del « Perseus » aveva il vantaggio di un maggior numero di lanciasiluri, otto invece di sei ma uno svantaggio nel calibro del cannone; 102 invece di 120. Questo contava comunque poco. Quel che poteva contare era la facilità di manovra, in quanto sulle unità del genere non vi sono lanciasiluri mobili e si tratta di orientare i lanciasiluri con la nave. Data la velocità assunta dalle due unità lo impiego del siluro diventava tuttavia impossibile. I due sommergibili si trovavano già ad una trentina di metri l'uno dall'altro e a tal distanza poteva aver ragione il più deciso nell'azione. Il « Toti » agisce col cannone e colpisce la torretta. Questa resiste e si scorge l'inglese, tentare la manovra d'inabissarsi forse per riprendere distanza. Le mitragliatrici italiane lo investono invece in pieno falciando quanti si trovano sopra bordo e probabilmente trapassando anche le piastre dello scafo. Il « Perseus » affonda: già colpito a morte o in grado di salvarsi? Non si capisce, ma dal « Toti » parte un siluro e subito dopo con lo schianto, con la colonna d'aria e d'acqua

si vede riaffiorare la sagoma alta, turrita, spettrale con l'effetto di un tappo liberato d'improvviso, e che riaffonda col suo carico di uomini e di acqua. Il « Perseus » appartenente alla classe P degli oceanici, stazzava 1475 tonn. in emersione e 2040 in immersione. Aveva un equipaggio di 50 uomini. Gli inglesi non hanno ancora accusato la perdita.

#### CRISI NELL'AMMIRAGLIATO

Appare invece da un comunicato britannico che dei mutamenti si sono avuti negli alti gradi dell'Ammiragliato. Il comandante Sir Enrico Harwood è stato nominato Lord Commissario e capo aggiunto dello Stato Maggiore navale. Il vice Ammiraglio Tovey è nominato comandante supremo della Home Fleet, con grado di Ammiraglio. Questa nomina è particolarmente significativa. Indica che l'ammiraglio Sir Edward Evans ha perduto il proprio posto e del nuovo comandante della Home Fleet si dice soltanto che proviene dalla scuola dei cacciatorpediniere e che non ha ancora raggiunto 35 anni. Non si tratterà dei primi effetti dei combattimenti nel Mediterraneo?

#### NAUTILUS



La torpedine: arma micidiale prima del lancio... (Publifoto)

Rottame inutile respinto dal mare. (Publifoto)





# LE OPERAZIONI IN AFRICA SETTENTRIONALE NELLA FASE ATTUALE

Anche se poco e di rado si parla nei comunicati ufficiali delle operazioni militari in Africa Settentrionale, non bisogna credere che, raggiunta vittoriosamente dalle nostre armi l'importante base di Sidi el Barrani, quelle operazioni siano state arrestate e neppure che siano diminuite d'intensità. Chi parlasse di soste preordinate o imposte cadrebbe indubbiamente in errore.

Bisogna piuttosto, per potersi rendere esatto conto di quanto è accaduto ed accade su quel fronte dal 16 settembre — la data del nostro ultimo scatto in avanti — ad oggi, porre mente alla particolare natura della guerra che laggiù si combatte, e specialmente al contrasto evidente tra l'ambiente della lotta ed i mezzi con i quali essa è combattuta.

L'ambiente, ormai, tutti lo conoscono, se non altro per quanto ne hanno scritto i nostri corrispondenti di guerra e per le frequenti visioni che ne sono passate sugli schermi italiani: il deserto marmarico piatto, brullo, desolato, privo di qualsiasi risorsa, non attraversato da altre strade che da quella litoranea — la quale, dalla ridotta Capuzzo in poi, non è che un solco pressoché informe, cosperso di ciottoli fino a Sollum, e di là fino a Sidi el Barrani, ricolmo di cumuli sabbiosi, entro i quali affondano uomini e veicoli — e da poche piste tortuose e non tutte facilmente praticabili, specie di notte, nell'interno. Nessun centro abitato, tranne Sollum, oggi danneggiatissima, specie nella parte bassa, e Sidi el Barrani, costituita da poche case ad un sol piano, anche esse tutt'altro che intatte; pochissimi ed assai distanziati i pozzi d'acqua, e neppur tutti servibili.

Ebbene, in quest'ambiente tipicamente coloniale e dei più inospiti e duri, si combatte oggi una guerra del tipo più moderno che possa immaginarsi; per entità di forze impiegate da una parte e dall'altra, per numero e modernità di mezzi di combattimento, per la natura delle difese che occorre affrontare, per i grandiosi e rapidi consumi che la guerra stessa impone.

Non è un mistero per nessuno, infatti, che il Comando inglese ha dislocato gli effettivi di circa una divisione nell'oasi di Siwa, di fronte a Giarabub, e non meno di tre divisioni, fra le quali la famosa divisione corazzata, a Marsa Matruk. Da questi due gruppi principali si distaccano ed irradiano numerosi gruppi motorizzati, che operano e lanciano frequenti puntate contro le nostre linee, ritraendosi poi nelle numerose e naturali basi fortificate, predisposte dal nemico in più punti; particolarmente, nell'oasi di Siwa, nel gruppo di oasi che fanno corona a quella di Asis e lungo le due strade che, separate da una larga ansa, congiungono Marsa Matruk a Siwa.

Prima, quindi, di lanciare la massa delle nostre forze verso Marsa Matruk, al nostro Comando s'imponeva un duplice compito: modificare anzitutto in nostro favore le condizioni ambientali, così da creare alle spalle della massa avanzante quei punti di appoggio, quei centri di vita e di rifornimento che sono indispensabili alla vita di un esercito operante, specie se numeroso e dotato di un armamento vasto



Sulle vie della conquista: case abbandonate. (Luce)

e complesso, e che nel deserto bisogna creare, si può dire, dal nulla; sbarazzare il tergo ed il fianco delle nostre truppe più avanzate da quegli elementi motorizzati avversari, che li infestano e li minacciano.

Ed è, appunto, il disimpegno, provvido e metodico, di questi due compiti, che conferisce una particolare fisionomia all'attuale fase operativa.

I nostri elementi più avanzati si sono spinti, com'è noto, fino a circa trenta chilometri ad est di Sidi el Barrani, fino cioè a Bur Alem Talut. Ma alle spalle di questa località — poco più che un semplice nome buttato lì, sulla costa — si stendono oltre cento chilometri di strada, che merita appena questo nome; chi ha



Le pareti che parlano. (Luce)



visto il vero *cimitero di automezzi*, in cui essa era trasformata nelle ore immediatamente successive al nostro ingresso in Sidi el Barrani, sa che razza di strada sia quella e quali miracoli di abilità e di pazienza essa abbia imposto ed imponga ai nostri bravi autisti. Prima di ogni altra cosa, bisognava che quella strada fosse riattata e resa praticabile; più che di riattamento, anzi, per la maggior parte di essa, si può parlare addirittura di costruzione ex-novo, anche perchè in molti tratti, per l'eccessiva vicinanza al mare e per la grande porosità del terreno, il piano stradale era ridotto un vero acquitrino. Il deserto non si può vincere che con la strada, e la sabbia si vince con la pietra: sono vecchi aforismi. Ma per costruire le strade ci vuol tempo, e la pietra, non essendovene lì, a portata di mano, bisogna trasportarla... Pure, compiendo dei veri miracoli — è noto ormai nel mondo quali mirabili costruttori di strade siano gl'Italiani — la nuova strada è già a buon punto: il traffico, quindi, è snellito, la nuova organizzazione dei servizi si va assestando; le risorse idriche, anche, sono

state notevolmente accresciute, mediante l'escavazione di nuovi pozzi e lo sfruttamento di qualche nuova polla sorgiva, trovata sul posto.

Parallelamente a questa fase essenzialmente costruttiva, si svolge quella operativa; di ripulimento, cioè, e di lenta, metodica avanzata. Si può ritenere che oggi l'organizzazione predisposta dal generale Wavell per tormentare ed insidiare l'occupazione italiana dai recessi meridionali del deserto marmarico, sia stata in buona parte disintegrata e dispersa. Ed ogni volta che nuclei avversari tentano ancora qualche rapida incursione verso le nostre linee, essi finiscono regolarmente con l'essere respinti, lasciando uomini ed armi nelle nostre mani.

Tali, ad esempio, sono gli scontri di cui hanno fatto cenno i comunicati del nostro Quartier Generale nn. 128 e 129. Diceva il primo di questi comunicati: « Nell'Africa settentrionale nostre colonne celeri spintesì fino a 30 Km. ad est di Sidi el Barrani, si sono scontrate con piccole unità di carri armati ed autoblindate avversarie, che hanno ricacciate ». E l'altro: « Autoblindate nemiche hanno tentato un at-

tacco a sud-est di Sidi el Barrani e sono state nettamente respinte dal fuoco delle nostre artiglierie ». Ed anche in un altro comunicato dei giorni successivi si parlò di scontri di pattuglie parimenti a noi favorevoli. Ed infine, nel comunicato del 19 corrente si leggeva: « Nell'Africa settentrionale, consueta attività di colonne celeri e di esplorazioni; una pattuglia nemica che si era avvicinata alle nostre posizioni di Elwa el Rabia (sud di Sidi Barrani) è stata posta in fuga dal nostro fuoco ».

Prese di contatto, assaggi, e progressi metodici, che preludono alla ripresa delle operazioni di più vasta portata; ripresa, che è indubbiamente attesa e preveduta dall'avversario, come è dimostrato dal recente invio in Egitto del ministro Eden.

Ma non sarà certo la comparsa dell'uomo delle sanzioni nella zona del Delta, che varrà a distrarre da essa gli animi, le volontà e le armi dell'esercito del maresciallo Graziani, che ad essa tendono con inflessibile, romana decisione.

ATOS

Carri armati in marcia. (Luce)



Prodezze dei pirati dell'aria: una bomba sull'ospedale di Tobruk. (Luce)



Si sistema un campo di fortuna. (Luce)





# ALI ITALIANE SUL GOLFO PERSICO

Mentre la propaganda britannica faceva del gran chiasso intorno al viaggio del sig. Eden, la cui presenza, in questa fase della guerra, nel settore più delicato del sistema imperiale britannico era segnalata come foriera di chi sa quali colpi di scena nel campo militare e diplomatico del vicino Oriente, una nostra superba formazione aerea si portava con un battito d'ala nel cuore del Golfo Persico e bombardava il centro petrolifero delle Isole Bahrein.

L'importanza dell'audace impresa è intuitiva. Considerato il tempo impiegato sugli obiettivi per ben centrarli, tempo che si traduce in chilometri percorsi sia pure in zona ristretta di cielo, gli equipaggi al loro ritorno in sede avevano effettuato un volo di guerra di quasi 5000 chilometri, con pieno carico di bombe nella rotta d'andata.

Con questo superbo volo le ali d'Italia hanno superato se stesse. Mentre infatti esse detenevano il

primato mondiale di volo di guerra fra quelli eseguiti in tutti i tempi e su tutti i fronti col bombardamento di Gibilterra, che comportò 3200 chilometri di percorso, oggi hanno portato quel primato a quasi 5000 chilometri.

Mentre i voli su Gibilterra, pur tra le innegabili difficoltà del percorso fatto sempre su mare aperto da apparecchi terrestri si svolsero in una zona meteorologicamente omogenea, compresa fra i 6 gradi di latitudine e i 18 di longitudine, questo invece, eseguito su un'estensione compresa fra 10 gradi di latitudine e 23 di longitudine, ha dovuto svilupparsi su una vastissima zona sottoposta a regimi meteorici diversi, quali sono quello del Mediterraneo e del Golfo Persico, influenzato dal sistema montagnoso dell'Iran sud-occidentale, dalle grandi vallate del Tigri e dell'Eufrate inferiori, dal grande deserto arabico e dalle correnti dell'Oceano Indiano. La lunga navigazione è stata compiuta

con l'uso esclusivo degli strumenti di bordo.

L'impresa nella sua grandiosità sconvolge ogni normale concezione di tempo e di spazio militarmente intesi.

Macchine italiane, motori italiani, bombe italiane e cuori italiani, apparendo improvvisamente in un punto geograficamente e politicamente delicato dell'Impero britannico, alle soglie dell'India irrequieta, hanno dimostrato che anche le posizioni imperiali, dai governanti di Londra ritenute più sicure da pericoli bellici, non sono più tali per le ali dell'Italia di Mussolini.

Gli equipaggi, oltre che di abilità e di seria preparazione scientifica del volo, hanno dato prova di una resistenza fisica notevolissima, quando si pensi che la manovra in volo di apparecchi caricati al massimo non è agevole, specie con atmosfera agitata, che non è davvero mancata lungo il percorso. Gli inglesi erano certo ben lungi dal pensare ad un volo del ge-



Di ritorno dall'azione nel Canale di Sicilia: segni del combattimento. (Luce)





Preparazione all'azione. (Luce)

nere; grandi devono essere stati quindi la loro sorpresa e lo scompiglio della difesa all'apparire degli importuni visitatori.

Il petrolio delle isole Bahrein ha un'importanza enorme sull'economia della guerra della Gran Bretagna e quest'importanza si era venuta accentuando, dopo che l'oleodotto, i depositi e le raffinerie di Caifa avevano subito i noti disastri, prodotti dalle nove massicce incursioni degli Sparvieri dell'Egeo. La raffineria di Bahrein infatti stava subendo vasti ampliamenti, per far fronte alla nuova situazione creatasi sulle coste della Palestina.

Molti depositi, tratti dell'oleodotto e la raffineria sono stati centrati in pieno; vastissime fiamme fra immensi e turbolenti pini di fumo, visibili anche a grandissime distanze, hanno documentato l'efficacia del tiro. Tutti gli apparecchi sono rientrati incolumi.

La ripercussione politica della impresa non potrà essere che enorme in tutto il mondo islamico e nell'Asia occidentale. Essa documenta ancora una volta presso tutti i popoli dell'Oriente che è ancora l'Italia di Mussolini che sta in-

ferendo al barcollante prestigio britannico i colpi più duri e le umiliazioni più forti.

\*\*\*

L'inizio del quinto mese di guerra coincide con una rinnovata attività aero-navale nel Mediterraneo e nel Mar Rosso. Il nemico cerca di evadere dalla nostra mai attenuata vigilanza con uno spiegamento notevole di grosse navi da guerra e di navi portaerei, mentre noi non solo non ci lasciamo sorprendere dai suoi movimenti, ma interveniamo per far pagar caro ogni tentativo d'evasione, riuscendo ad ottenere risultati che, quando totalitari, quando parziali, incidono sempre più sull'efficienza delle forze navali dell'avversario.

E' chiaro ormai che, dopo quattro mesi di guerra, la flotta nemica dislocata nel Mediterraneo e recentemente rafforzata nelle sue grosse unità, anziché prendere l'iniziativa di andare a cercare la battaglia, come pure la consistenza del suo tonnellaggio e dei suoi calibri permetterebbe di fare, limita la sua attività al modesto compito di scortare saltuariamen-

te naviglio mercantile, ed anche in ciò finisce sempre col rimetterci un'aliquota più o meno importante, e per più o meno lungo tempo, della sua efficienza.

La potente formazione navale nemica, attaccata da nostre siluranti nel Canale di Sicilia nella notte tra l'11 ed il 12 corrente, e per tutto il giorno 12 da nostre ondate di aerei mentre procedeva faticosamente verso Alessandria, divisa in due gruppi, veniva nuovamente attaccata a sud di Candia dagli Sparvieri ed Alcioni dell'Egeo e dagli Sparvieri della Marmarica.

Nonostante la vivacissima reazione dell'artiglieria contraerea e quella di numerosi Gloster alzatisi dalla portaerei, i bombardieri riuscirono a piazzare varie bombe sugli obiettivi in piena manovra zigzagante e tennero testa agli attacchi dei caccia, rientrando quindi incolumi alle proprie basi.

Il calar della notte sembrava che dovesse assicurare alla formazione nemica una navigazione tranquilla; ma una brutta sorpresa doveva chiudere la vicenda di quella sortita in forze della flotta avversaria: il siluramento aereo

del « Liverpool » di 10.000 tonn. Dell'impresa si parla in altra parte di questo fascicolo e il lettore si renderà conto facilmente delle difficoltà che occorre superare, in imprese come quella compiuta dal Capitano Erasi e dai suoi compagni di volo.

Difficoltà di carattere tecnico e di carattere psicologico. Il pilota dell'apparecchio silurante, oltre ad avere uno spiccato spirito di aggressività, deve possedere un'accentuata sensibilità di percezione di distanze ed un senso acuto di tempestività, come accade in tutte le imprese rischiose contro un nemico più forte, nelle quali la sorpresa è elemento essenziale di successo.

Nel siluramento aereo di una nave da guerra si tratta di un bersaglio mobilissimo ed armatissimo e l'aereo deve agire, volando a più di 300 chilometri all'ora. Cogliere l'attimo fuggente per realizzare il colpo, accostarsi a poche centinaia di metri dal bersaglio irto di bocche da fuoco potentissime, eseguire il lancio e sottrarsi con un'impennata al tiro contraereo, che ha ottimo giuoco contro l'apparecchio, che offre il maggiore bersa-



glio durante l'impennata stessa: ecco sintetizzata la missione di guerra del siluratore aereo, che deve avere colpo d'occhio fulmineo, nervi saldi, freddezza ed inesorabilità di decisione.

Un altro convoglio nemico venne attaccato nel Mediterraneo orientale il giorno 18 ed un incrociatore da 10.000 tonnellate fu colpito.

La navigazione nel Mar Rosso, a sua volta, non si svolge tranquilla, perchè continuamente sorvegliata e disturbata dalle forze aeree dell'Impero. Il giorno 15 un convoglio di due grosse navi scortate da due navi da guerra e da tre velivoli fu attaccato da una nostra formazione, che riuscì a colpire una delle grosse navi. Nel duello aereo che ne seguì i nostri abbatterono un *Blenheim* e con ogni probabilità un *Gloster*.

La base di Aden continua ad essere sorvegliata. Durante una ricognizione fatta sul suo porto, il

nostro ricognitore venne attaccato dalla caccia avversaria e nel duello movimentato il nemico perdette un *Gloster*. Il porto e l'aeroporto della piazza vennero ancora una volta bombardati fra il 15 e il 16. Sull'aeroporto vennero provocati vasti incendi, presumibilmente dovuti a depositi di carburante colpiti, mentre nel porto furono provocati due incendi, uno dei quali di vaste proporzioni. Gli impianti militari di Perim furono nuovamente oggetto di una potente incursione offensiva. Nel porto due unità del naviglio silurante vennero affondate.

\*\*\*

Se intensa e pressochè ininterrotta è stata, nella settimana, l'attività aerea contro la marina e la navigazione dell'avversario, non meno intensa è stata quella contro le sue basi aeree. Sono stati più volte bombardati i campi di aviazione di Fuka, El Qasaba, Marsa

Matruh, El Dabà, Bir Kemjis, El Dikheila, Matraten Begusc, El Lasaba, Bir Abu Smeit, Abiar Kera-my, Siwa. Si tratta in sostanza di gran parte dello schieramento aereo britannico in Egitto, che è stato sottoposto ad un'intensa opera di disturbo e di demolizione. Il campo di Ghedareff nel Sudan è stato anch'esso più volte colpito. Il giorno 16 venne attaccato e mitragliato da successive ondate di apparecchi, che distrussero al suolo 11 velivoli e colpirono efficacemente un deposito di munizioni che s'incendiò, una stazione fotoelettrica e molti autocarri allineati ai margini del campo.

Gli apprestamenti di Marsa Matruh e quelli dell'oasi di Siwa furono dei pari oggetto di efficaci incursioni offensive. La caccia eseguì giornalmente numerose crociere di vigilanza sulla lunghissima estensione della linea di demarcazione.

Il nemico da qualche settimana

ha intensificato la sua attività su centri dell'Impero, della Libia ed ha eseguito incursioni su alcune città della penisola e su centri del Dodecaneso. Questa rinnovata attività aerea avversaria, contenuta e contrastata dalla nostra difesa aerea e contraerea, è dovuta al fatto che le forze aeree britanniche hanno ricevuto recentemente rinforzi dalla Madrepatria, e probabilmente da altre parti, attraverso la rotta della Città del Capo. Il che significa che nel settore Mediterraneo-Mar Rosso, al quale il nemico attribuisce importanza sempre più accentuata nel vasto quadro del conflitto, noi richiamiamo forze aeree sempre più imponenti, e questo afflusso di mezzi aerei sempre più cospicui è l'indice più chiaro del logorio, al quale sinora abbiamo sottoposto le forze aeree britanniche nei settori di nostra competenza.

VINCENZO LIQY

Su campi di fortuna, partenze e ritorni. (Lucy)





Consegna di scoti e di segreti. I marinai americani spiegano a quelli inglesi il funzionamento dei cannoni a bordo dei vecchi caccia ceduti. (Publifoto)

## IL DILEMMA STRATEGICO DEGLI S. U.

Di fronte a questa minaccia gli S. U. sarebbero indubbiamente indotti a convergere verso il Pacifico quanto delle loro forze è necessario per equilibrare l'azione giapponese. Ciò anche perché su loro ricadrebbe per gran parte il compito di difendere le posizioni inglesi dell'India, della Insulindia, della Polinesia e dell'Australia, dalle quali l'Inghilterra attinge tanta parte della sua forza di resistenza. E' noto, infatti, che per presidiare il Mediterraneo, le proprie acque territoriali e le rotte atlantiche — le sole rimaste pel collegamento coi domini e le colonie — l'Inghilterra ha dovuto oggi sguarnire quasi completamente di navi l'Oceano Indiano ed il Pacifico, riducendo le sue forze in quei settori ad una portaerei, un incrociatore, una dozzina di cacciatorpediniere e qualche decina di piccole imbarcazioni fluviali e costiere. Non è certo con tale forza ch'essa potrebbe opporsi alla minaccia giapponese, né le sarebbe possibile incrementarla con imprudentissime sottrazioni da altri scacchieri.

In tali condizioni, la forza militare degli S. U., oggi o in un prossimo domani, è in grado di fronteggiare tutte le necessità difensive

# CONFLITTO DI CONTINENTI

Gli echi, le polemiche e le precisazioni, provocate fino ad ora dal patto firmato a Berlino il 27 settembre scorso, hanno chiaramente indicato che uno dei suoi aspetti fondamentali è la solidarietà armata fra i firmatari, subordinata all'iniziativa di terze potenze. In via di pura ipotesi, vogliamo considerare un possibile intervento degli Stati Uniti in aiuto della pericolante Inghilterra, ed esaminare i vari aspetti di un'eventuale entrata in guerra della grande repubblica stellata.

Ciò che può indurre gli Stati Uniti a scendere attivamente in campo è la preoccupazione di difendere, consolidare e possibilmente estendere il vasto complesso d'interessi economico-finanziari che indisturbato dominava il mondo prima dell'attuale guerra ed al quale essi partecipavano largamente in unione all'Inghilterra ed alla Francia. Il pericolo di perdere i mercati europei, africani ed asiatici, di veder crollare una politica finanziaria imperniata sull'oro e sul controllo delle economie degli altri stati — più del timore d'una ipotetica aggressione — rende la classe dirigente ed i circoli finanziari degli Stati Uniti solidali con l'Inghilterra nei nostri riguardi ed ostilissimi al Giappone.

Queste ragioni concrete e profonde dell'orientamento americano non lasciano sperare in un suo cambiamento; solo resta da vedersi se simile atteggiamento si appoggia ad una situazione e ad una potenza militare tali da rendere possibile e probabile la sua evoluzione in un vero e proprio intervento armato e, in tale caso, quali potranno essere le conseguenze di questo intervento.

Quanto si è detto indica che l'azione bellica degli S. U. tenderebbe a rivolgersi essenzialmente contro le potenze dell'Asse, allo scopo di liberare l'Inghilterra dalla stretta mortale che l'attanaglia e per salvare con essa la impalcatura del sistema economico che fin qui ha governato il mondo. Il patto tripartito to-

glie però all'America questa libera scelta del suo obiettivo e la costringe, in caso d'intervento, a ripartire il suo sforzo militare fra i due lontani scacchieri dell'Europa e dell'Asia.

Gli S. U., prendendo atto di questa nuova ed incomoda realtà, potrebbero contemplare il seguente orientamento bellico:

1) Difesa costiera, 2) partecipazione attiva contro le potenze dell'Asse, 3) atteggiamento difensivo in oriente nei riguardi del Giappone.

In realtà, l'adozione di una simile linea di condotta sarebbe tutt'altro che facile, poiché l'entrata in guerra del Giappone porrebbe sul tappeto, nella forma più cruda ed integrale, il problema dell'Estremo Oriente.

Non v'è dubbio che, in caso di successo, gli S. U. e l'Inghilterra imporrebbero al Giappone di retrocedere dalle posizioni conquistate nell'ultimo decennio, e ciò per eliminare la minaccia — già attualmente gravissima — ai territori anglosassoni del Pacifico ed ai loro colossali interessi in detta zona: ma questo costituirebbe da parte nipponica la rinuncia per un tempo indeterminato ad ogni possibilità di espansione, il soffocamento d'ogni sua iniziativa, l'asservimento alla politica demoplutocratica, il suo scadimento forse irreparabile dal ruolo di potenza mondiale.

Il timore di trovarsi solo in un prossimo domani di fronte a questa resa di conti è appunto la ragione probabile dell'adesione nipponica al patto tripartito. Nell'ipotesi d'un allargamento del conflitto sarà perciò interesse vitale del Giappone di agire risolutamente contro le posizioni anglosassoni dell'estremo oriente: Hong Kong, Singapore, Filippine, Guam, ecc.; sia per costituirsi pegno, sia per togliere con le basi ogni possibilità operativa agli avversari, sia infine per dominare una vastissima zona che rappresenta un mercato d'assorbimento dalle possibilità quasi illimitate ed una fonte copiosa delle più preziose materie prime.



Dopo la firma dell'accordo tripartito. Da Tokio Matsuoka si congratula per telefono con i firmatari di Berlino. Dietro il ministro, l'ambasciatore Indelli e quello tedesco Stahmer. (Bruni)



e nello stesso tempo svolgere una efficace attività offensiva contro le posizioni dell'Asse od incrementare la potenza bellica dell'Inghilterra?

Date le caratteristiche degli eventuali teatri operativi, l'intervento degli S. U. non potrebbe essere che essenzialmente navale, con qualche aliquota di aviazione; solo in un secondo tempo, e per uno sviluppo particolarmente favorevole degli eventi, potrebbero trovare impiego anche le forze di terra. Il problema è stato posto in precedenti articoli di questa rivista con un esame delle reciproche posizioni strategiche ed una precisa valutazione delle forze navali di cui dispongono e, meglio ancora, disporranno in seguito, le tre potenze rivali, ma si può prospettare anche da un altro punto di vista. Se si calcola che gli S. U. posseggono oggi effettivamente circa 1.200.000 tonn. di naviglio da guerra, si può convenire che non meno di 200.000 dovrebbero essere dedicate alla difesa territoriale, ravvicinata e lontana.

La suddetta cifra di 200 mila tonn. è giustificata dall'enorme sviluppo delle coste sull'Atlantico e sul Pacifico (Alaska compresa), dalla necessità d'estendere la vigilanza e la difesa a tutto il golfo del Messico, dove sbocca il canale di Panama, presidiando anche, sempre a scopo difensivo, le basi ottenute recentemente dall'Inghilterra nell'antistante arcipelago. D'altra parte, è inutile analizzare la cifra indicata, poichè essa probabilmente è inferiore al tonnellaggio del naviglio che per le sue caratteristiche e la vetustà non può affrontare con concreta efficienza un'attività transoceanica. Non si tratterebbe del resto di cose nuove per i lettori di questa rivista i quali già sanno che se gli S. U. volessero affrontare il problema del Pacifico col restante milione di tonn., vi troverebbero le 900.000 circa del Giappone, appoggiate — come anche è stato detto — ad un vastissimo arco di basi sicure disseminate dall'isola di Sakalin, al nord, fino all'isola Hainan nel golfo del Tonchino, e che potrebbero inoltre irradiarsi sulle rotte provenienti dall'America, o verso l'Australia e l'Insulindia, dalle posizioni centrali dell'isola Yap, delle Caroline e delle Marianne, tutte sotto mandato nipponico.

Dopo aver consolidata la conquista dei porti principali della Cina e delle posizioni strategiche più importanti di quella costa, la flotta giapponese è oggi quasi completamente svincolata dalle necessità inerenti alla campagna tuttora in corso contro Ciang Kai Scek, e può quindi interamente dedicarsi ai compiti che la attenderebbero nel caso in esame. Questi consistono nell'assicurare le rotte interne fra il Giappone e la Cina, nella protezione del litorale metropolitano esterno e nell'eventuale penetrazione offensiva nelle zone d'interesse anglosassone.

Le enormi distanze frapposte fra gli S. U. ed i loro possedimenti asiatici, e la necessità d'assicurare le comunicazioni relative, imporrebbe, ro ad essi d'assegnare la maggior parte del tonnellaggio residuo (dalle 700 alle 800 mila tonn.) a quello scacchiere; comprendendovi tutte le unità più potenti e più moderne, e con ben scarse speranze di potersi dipartire da un atteggiamento di difensiva manovrata.

## GLI STATI UNITI CONTRO L'ASSE

Dopo quanto abbiamo detto poco resta, in verità, alla potente marina americana che possa venire dedicato ad un'attiva ed aggressiva partecipazione alla guerra dell'Inghilterra contro le potenze dell'Asse.

Questa partecipazione potrebbe concretarsi in varie forme, la prima delle quali, in ordine di tempo e d'importanza, dovrebbe essere un

Armamenti americani: Il caccia P-39. (Publifoto)



incremento dei soccorsi d'ogni genere all'isola britannica. Notiamo subito che ciò non esula — fino ad un certo limite difficilmente raggiungibile — dall'atteggiamento difensivo; inoltre, tale compito assorbirebbe una notevole aliquota di naviglio medio e leggero per i servizi di scorta e di sicurezza, assottigliando ancora il già esiguo margine di disponibilità.

E' vero che gli Stati Uniti stanno tuttora organizzando la loro produzione per la propria attrezzatura bellica, in modo che per molto tempo ancora gli aiuti attuali all'Inghilterra rimarranno pressochè stazionari; d'altra parte, però, questi rifornimenti rappresentano per Albione la necessità più urgente e vitale, perciò in tale direzione dovranno pur sempre convergere tutte le possibilità americane, a scapito di qualsiasi altra aspirazione.

Naturalmente, altri sono i compiti che possono allettare, e che dovrebbero presto o tardi essere affrontati dagli anglosassoni per raggiungere la vittoria. Può essere concepito, per esempio, un formidabile concentramento navale nel Mediterraneo, con l'intento di sopraffare la nostra flotta, le difese costiere aero-terrestri, e quindi sbarcare nel nostro territorio, battere il nostro esercito ed eliminarci dal conflitto. Progetto indubbiamente allettante, solo che per realizzarlo è necessario appunto disporre d'una forza adeguata al compito immane. Quanto esso sia di difficile attuazione lo insegna il precedente, sebbene di scala molto ridotta, della Norvegia, e lo dicono le condizioni di estremo disagio in cui oggi si trova la flotta inglese nel Mediterraneo, pur con la sua forte prevalenza numerica. Lo dimostra anche il fatto che nulla di simile fu, non dico tentato, ma forse nemmeno progettato dai nostri avversari nei primi giorni di guerra: quando nel Mediterraneo vi era in armi contro di noi anche tutta la flotta francese, appoggiata ad un sistema di basi che per numero, ubicazione ed attrezzatura, è fra i migliori del mondo.

Potrebbe, è vero, la supposta nuova coalizione cercare d'avvalersi di tali basi, tentando su di esse un colpo di forza per impossessarsene (questo anche per ristabilire un comodo quanto ipotetico fronte libico occidentale); ma per imprese del genere il fallimento di Dakar ammonisce e la reazione francese potrebbe trovare, in questo caso, il prontissimo e fortissimo appoggio dell'Asse.

## L'IMPOSSIBILE CONTROFFENSIVA

Poco v'è da fare, da questo lato. Ed allora, che altro tentare?

Resta il nebuloso progetto di controffensiva

antitedesca tante volte vagamente promessa da Churchill agli inglesi. Si tratterebbe di sbarcare nella Francia occupata, con tante forze da battere e piegare la Germania. Ma la ipotesi non può essere presa in seria considerazione: su tutto il litorale dalla Manica a Bordeaux gravita al completo l'imponente forza terrestre navale ed aerea della Germania, ormai libera nei suoi movimenti verso l'Atlantico forza che si appoggia a porti di prim'ordine e ad una densissima rete di comunicazioni e di campi d'aviazione. Allo stato attuale delle cose, un'operazione come quella supposta, appartiene al campo della pura fantasia.

Eventualità estreme: uno sbarco nel Marocco francese o la ripetizione del tentativo di Dakar. Nel primo caso, unico obiettivo d'importanza può essere Casablanca: porto di vasta attrezzatura e collegato da ferrovia e buone strade con la costa mediterranea; ma per questa azione potremmo ripetere quanto già abbiamo detto per le basi navali francesi. Inoltre, un tentativo del genere inciderebbe gravemente sugli interessi della Spagna, ed una più risoluta presa di posizione di questa metterebbe in grave pericolo Gibilterra: giuoco estremamente pericoloso, come si vede, che solo la disperazione può suggerire.

Dakar è importante per le possibilità e le

Truppe giapponesi sulla costa della Cina. (Publifoto)







L'ammiraglio Harold Stark. Capo di Stato Maggiore della Marina e il Gen. George Marshall Comandante dell'esercito, apprendono alla Casa Bianca la firma dell'accordo tripartito. (Publifo)

con qualche speranza di successo concreto e darle il necessario sviluppo. Abbiamo visto però come difficilmente gli Stati Uniti potranno disporre di quanto occorre ad imprese del genere, mentre il concorso dell'Inghilterra non potrebbe essere che limitato e temporaneo, giacché una profonda alterazione nell'attuale dislocazione delle sue forze navali la condurrebbe ad affrontare incognite paurose, sia nel Mediterraneo che nelle acque metropolitane.

### UNA GUERRA INUTILE

Dalle ipotesi e dalle possibilità che sopra abbiamo esaminato, ispirandoci per quanto possibile ad obiettività e ponderatezza, possiamo dedurre che un eventuale intervento degli S. U. nel conflitto odierno — e conseguente funzionamento del patto tripartito — ben poco potrebbe influire sull'andamento imposto in Europa ed in Africa al conflitto stesso dalle potenze dell'Asse; queste, per contro, sottrarrebbero una notevole aliquota di forze americane allo scacchiere del Pacifico, alleggerendo così il

compito dell'alleato Giappone e consentendo a questi l'iniziativa delle operazioni in Asia.

L'azione degli Stati Uniti verrebbe, in tal modo, ad acquistare fin dall'inizio un carattere prevalentemente difensivo, perdendo con ciò ogni principale ragione d'essere: poichè accenderebbe un inutile quanto pericoloso nuovo focolaio di lotta, mentre nei confronti dell'Asse non oltrepasserebbe di molto gli attuali aiuti all'Inghilterra, che già arrivano ai limiti estremi oltre ai quali non v'è che l'intervento armato.

Per queste considerazioni sembra difficile che la repubblica stellata si decida al grave passo e deve più facilmente supporre ch'essa continui nel presente atteggiamento; accontentandosi di sfruttare la situazione per l'incremento delle sue industrie e dei suoi commerci, per consolidare il predominio sul proprio continente e per espandere la sua potenza politica e territoriale a spese dell'amica Inghilterra.

In ogni modo, qualunque sia l'orientamento che i bellicisti d'oltre oceano imporranno alla politica del loro paese, la sorte dell'Inghilterra

attrezzature del suo porto, che ha uno specchio d'acqua perfettamente protetto di oltre 220 ettari, dei quali 40 costituiscono il porto militare. Esso rappresenta una base preziosa per il controllo delle rotte atlantiche, ma la sua occupazione avrebbe riflessi solo indiretti sulle attuali zone operative, data la distanza dal Mediterraneo; potrebbe invece influire notevolmente sull'atteggiamento dell'Africa Occidentale Francese. La città, infatti, protende verso nord una ferrovia di 260 Km. che giunge solo fino a St. Louis, mentre un'altra ferrovia ed un'ottima rete stradale la collegano con Kulikoro sul Niger e con Bamako (Sudan francese).

In ogni caso, il precedente insuccesso inglese dice da quali forze dovrebbero essere appoggiati questi tentativi su Casablanca e su Dakar, per raggiungere un pieno successo e per dare a questo consistenza e sviluppo. La spedizione De Gaulle fu sostenuta da una forza navale di circa 100.000 tonn., ivi comprese due moderne corazzate inglesi; malgrado ciò, essa non poté aver ragione d'una difesa relativamente esigua e quasi improvvisata.

Oggi un'azione di sbarco in grande stile richiede forti disponibilità di mezzi navali, aerei e terrestri: i primi, per assicurarsi un sia pur temporaneo dominio del mare e per proteggere lo sbarco; gli altri, per potenziare l'iniziativa



Una dimostrazione anti britannica a Tsing Tao. Gli uomini in uniforme sono membri della società "Hsin Min Hui"; sui cartelli è scritto "Abbasso l'Inghilterra". (Publifo)



è segnata dall'inesorabile volontà dell'Asse, che si attuerà nei modi e nel tempo che meglio converrà alla Germania ed all'Italia. Forse la caparbia anglosassone giungerà fino a trasferire nel Canada il governo dell'impero britannico, contando di far blocco con gli Stati Uniti e di continuare dal continente americano le ostilità; ma in questo caso il conflitto assumerebbe inevitabilmente un carattere vago, discontinuo, senza presa diretta e vigorosa fra i contendenti, senza possibilità d'azioni risolutive (secondo esempi non infrequenti nella storia), e l'isola inglese, il Mediterraneo con le terre circostanti e le parti più vitali dell'Africa, costituirebbero in mano nostra dei pegni formidabili e decisivi, che ben presto avrebbero ragione della resistenza avversaria.

VEDE



# VELTRI DEL MARE



I sommergibili vengono costruiti in serie e questo consente di averne disponibilità sempre maggiori sul mare. Diamo uno sguardo ad un cantiere: 1) Sullo scalo la carena appare appena impostata; 2) ma ecco che intorno all'imbasatura si dispongono le piastre della rivestitura; 3) entrano in esso i tubi del sistema motore;

4) anche la torre di comando è ora a posto; 5) il sommergibile è pronto, non gli resta che scivolare sullo scalo, per ricevere l'abbraccio del mare; 6) ed eccolo guizzante, pronto ad ogni ardimento, mentre vigila con la sua sagoma fosca entro il diffuso chiarore lunare, in cerca di preda (Salvatori).









# L'ARMA AEREA GERMANICA CONTRO LA FLOTTA INGLESE

Sulla questione « Arma aerea contro Flotta » si sono scritte montagne di carta. A tutte queste discussioni teoriche gli aeroplani tedeschi hanno messo il primo punto, sommando successo a successo contro navi da guerra inglesi di ogni classe fin dall'inizio della guerra attuale.

Il nerbo della flotta britannica, e precisamente la grande maggioranza delle sue navi da battaglia e dei suoi incrociatori, risalgono al tempo del trattato di Washington, il quale nel 1922 limitò e arrestò provvisoriamente gli armamenti navali delle grandi Potenze. Dopo di allora la maggior parte delle navi sono state modificate con grandi spese, tuttavia fino ai tempi più recenti la questione della sensibilità di una flotta agli attacchi aerei è rimasta in discussione. La Gran Bretagna, in ogni caso, non ha voluto ammettere l'inizio di una nuova era nel proprio antico campo della sovranità dei mari.

Di fronte alla flotta inglese l'arma aerea germanica è veramente un giovane strumento di guerra. Essa esiste fin dal 1° marzo del 1935, ma il suo grande creatore, il Maresciallo del Reich Goering, ha provveduto per il suo sviluppo decisamente impetuoso. Appoggiandosi alla grande tradizione della guerra 1914-18 la nuova arma aerea germanica ha utilizzato tutte le esperienze degli altri paesi ed ha sviluppato una industria aeronautica, una tecnica di volo, armi e strumenti che possono essere ritenuti esemplari.

La bomba aerea è stata sempre un avversario pericoloso per la nave da guerra. Per assicurare la vittoria a questa tesi era soltanto necessario approntare bombe di un calibro sufficientemente grande ed aeroplani che potessero portarle e farle cadere sull'obiettivo con sufficiente sicurezza. Una bomba aerea, la quale non è soggetta ai requisiti di una granata per lo sparo dal cannone, contiene una quantità di esplosivo molto superiore e possiede una

capacità esplosiva incomparabilmente maggiore di quella di un proiettile di artiglieria di uguale peso. Poiché inoltre la bomba cade sul bersaglio quasi dritta e quindi nell'angolo migliore, e poiché nel bersaglio stesso viene colpita la corazza di coperta relativamente sottile e non le più grosse corazze laterali, è chiaro il fondamentale vantaggio della bomba aerea in confronto al proiettile d'artiglieria.

A questi vantaggi naturali l'aviazione germanica ha aggiunto anche un grande progresso della tecnica, sviluppando gli aeroplani da picchiata di grande portata ed autonomia. L'attacco in picchiata, che prima di tutto assicura un alto grado di sicurezza nel colpire l'obiettivo, è condizione essenziale per attaccare con successo un bersaglio quale è rappresentato dalla nave da guerra. Attraverso un'accurata istruzione degli equipaggi aerei si è riusciti a fare degli aeroplani da picchiata un'affilata arma per successi decisivi.

Gli scontri, che si sono verificati fin dall'inizio della guerra tra l'aviazione germanica e parti della flotta inglese, hanno chiaramente confermato tutte le previsioni: la capacità dell'aeroplano da combattimento moderno di colpire sicuramente con la bomba navi da battaglia piccole e medie, tanto ferme all'ancora che in movimento, di danneggiarle gravemente e in molti casi di distruggerle completamente con pochi colpi di grosso calibro. Durante la campagna di Norvegia, quando la flotta inglese fu costretta a presentarsi almeno ad una parte dell'arma aerea germanica, furono affondate dagli attacchi aerei 28 fra navi da battaglia ed ausiliarie e altre 80 furono danneggiate a colpi di bomba. Anche durante i combattimenti di Dunkerque la flotta inglese ha subito gravi perdite da bombe aeree.

Tutti questi successi dell'aeroplano hanno dimostrato che, nel campo di una moderna arma

Effetti del bombardamento dall'alto: 1) Un incrociatore colpito. 2) Soltanto qualche colpo è riuscito ad immobilizzare questo sommergibile britannico dinanzi a Dunkerque. 3) Anche lo "Elfingham" ha fatto una brutta fine: esso giace rovesciato nelle acque norvegesi. 4) Invano quest'altra unità tenta di sfuggire alla caccia. 5) Le bombe germaniche inquadrano gli scafi delle navi che fuggono.





2

aerea, non esiste più per la flotta la padronanza dei mari nell'antico significato. La flotta inglese d'altronde non ha ricercato una chiara decisione su questa questione, nè ha mai tentato di forzare l'esecuzione di operazioni iniziate contro l'arma aerea; per quanto le è stato possibile essa si è piuttosto sottratta agli attacchi dell'arma aerea e ha rinunciato alla padronanza dei mari anche quando avrebbe dovuto mantenerla ad ogni costo in vista della situazione.

Come nel passato, anche in avvenire, un colpo di bomba di massimo calibro non distruggerà ogni volta una nave da battaglia o anche soltanto un incrociatore. Un simile successo rimarrà sempre senza dubbio un caso isolato. Ma i danni, che sono stati cagionati alla flotta inglese con l'impiego di forze aeree relativamente deboli, e quelli che anche in avvenire dovrebbero esserle arrecati, significano per la flotta stessa un rilevante indebolimento della sua capacità di combattimento. Le navi colpite si devono sottoporre in ogni caso a lunghe riparazioni e spesso debbono essere perfino rimesse in bacino. A questo proposito è da tener presente che anche l'Inghilterra dispone di un

numero limitato di bacini e di simili posti di riparazione e che questi bacini sono molto necessari per le costruzioni di difesa dai sottomarini e per rimpiazzare le navi mercantili affondate. Già nel passato le riparazioni di navi dovevano essere affidate a bacini d'oltremare, con che viene ancora fortemente aumentato il periodo durante il quale restano inutilizzate le navi danneggiate dai bombardamenti.

Anche qui l'Inghilterra è arrivata troppo tardi, e non ha preso in tempo utile, nè in modo sufficiente, le misure di sicurezza contro gli attacchi aerei alle sue navi da battaglia. Ogni esperto della materia sa che difficilmente è possibile prendere simili provvedimenti in breve tempo. Ma se pure fosse possibile eliminare certi errori in questo campo, anche le aviazioni della Germania e dell'Italia non hanno arrestato il loro sviluppo e sapranno conservare i loro vantaggi di fronte alle navi da battaglia.



3



5



# TRE STRADE CONTESE

Su tre strade si appunta l'attenzione del pubblico per l'importanza che vengono ad assumere nello svolgimento delle operazioni di guerra e più ancora per alcuni riflessi politici determinanti che hanno origine nel dominio e nello sfruttamento di esse. Sono tre strade lontane e diverse poiché l'una è un percorso di terra che ha limiti ben definiti e punti di passaggio obbligati; perchè la seconda è una ideale traccia marina di cui i punti di riferimento sono soltanto gli scali delle navi; perchè la terza infine, è segnata dal corso di un fiume le cui vicende sempre si confusero con le sorti dei popoli per cui può dirsi che nessun'altra via d'acqua abbia mai avuto altrettanta importanza militare e politica. Si vuole alludere alla strada birmana, alla rotta per le Indie che passa per il Capo e infine al corso del Danubio. Delle tre strade può essere interessante non tanto rievocare le vicende quanto precisare le funzioni e l'influenza che possono avere dal punto di vista militare rispetto agli eventi in corso.

## LA STRADA BIRMANA

Già si è accennato alle ragioni da cui trae sicurezza nei confronti della Cina governata da Chiang Kai Shek, la strada birmana. E' prevedibile che nel Pacifico ormai inquieto e in cui le situazioni rispettive da qualche tempo a questa parte appaiono allo stato fluido per l'affermarsi dell'una o dell'altra egemonia, tutti i mutamenti di situazioni siano possibili.

Il Golfo del Bengala — tra l'India immensa e la lunga distesa della penisola indocinese comprendente la Birmania inglese, il Siam, l'Indocina francese e volta a sud fino alla terminazione di Singapore, la stretta lingua di terreno di Malacca — è considerabile invece come al riparo delle rivalità di posizione sottovento proprio nella zona dei più tremendi monsoni. Chè la strada birmana ha inizio precisamente presso Rangoon con la ferrovia che si estende fino a Mandalay e di là a Lashio e che costituisce uno dei più pittoreschi percorsi dell'Oriente. Lo scalo iniziale doveva esser quindi considerato al riparo, proprio perchè in zone troppo eccentrico, perchè fosse possibile avvertirne direttamente le funzioni. Ma è accaduto che i giapponesi nella lotta contro la Cina svolgessero un essenziale piano strategico in certo senso corrispondente all'idea fissa britannica del blocco e cioè quello di impossessarsi e dominare tutte le vie di accesso. Solo che si segua lo sviluppo dell'azione nipponica contro la Cina si vedrà che la direttiva principale è stata sempre quella di impadronirsi delle strade. Si è combattuto per una regione in quanto vi passava una direttrice, si è compiuta una spedizione in un porto in quanto ne partiva un'arteria principale o secondaria, si è lottato per un fiume in quanto costituiva una via di transito. Sistematicamente, inesorabilmente, il Giappone ha pensato ed ha anche provveduto al modo di togliere il respiro a 350 o 400 milioni di individui i quali dispongono è vero di una regione immensa ma non hanno sviluppato come sarebbe stato desiderabile, le risorse locali e tanto meno le produzioni meccaniche a fini bellici per cui hanno bisogno degli altri popoli se non per vivere almeno per averne i mezzi di combattere. I giapponesi nell'affrontare la guerra sono partiti dal convincimento che questa sarebbe stata facilitata dalla differenza del po-

tenziale bellico, dalla impossibilità per la Cina di fabbricare da sé i mezzi della resistenza, da una inferiorità, in altre parole, di sviluppo e capacità industriale. Questo spiega l'accanimento che i giapponesi hanno rivelato in seguito contro inglesi, francesi ed americani in quanto hanno perfettamente compreso che la resistenza della Cina era semplicemente opera loro. Per stare ad una formula divenuta ormai celebre i cinesi offrivano i petti e le altre nazioni, le armi. I cinesi non ne fabbricano, se ne adoperavano vuol dire che qualcuno gliele forniva. Di qui la lotta per il dominio delle strade.

Col diminuire del loro numero si accentuava l'importanza delle superstiti ed in ultimo tre rimanevano a disposizione della Cina di Chung King e cioè: la strada fer-

rata che nella regione più settentrionale dell'Indocina partendo da Haiphong nel golfo del Tonchino e passando per Hanoi la capitale dell'Indocina raggiunge la regione dello Yunnan; l'altra che dal golfo del Bengala per Rangoon e Mandalay giunge egualmente nella stessa regione ed infine la terza assai più settentrionale che collega alla regione sovietica la provincia dello Yan-Sou.

Quest'ultima strada è ancora aperta. Lo rimarrà forse sempre perchè la sua stessa lunghezza la rende poco redditizia; perchè gli aiuti che sono giunti alla Cina per quella strada e gli altri che possono giungere sono del tutto inferiori al bisogno, e del resto non è detto che un accordo non possa intervenire ad eliminare quanto i giapponesi non possono raggiungere con le armi dato che si tratta di una via di accesso interna.

La strada birmana è stata invece, come si ricorderà, chiusa per 90 giorni. Il 18 luglio l'Inghilterra « per facilitare la liquidazione delle ostilità in Cina accettò di chiudere per tre mesi tale via al trasporto di armi, munizioni, carburanti, autocarri e materiale ferroviario ».



I grandi serbatoi di petrolio a Costanza, sul Mar Nero. (Publinfo)



Nuova Romania: una manifestazione di legionari a Bucarest (Bruni)



tutto ciò, in poche parole, che poteva essere utile ai bisogni militari della Cina. Vi fu in proposito una assai vibrata polemica. Il provvedimento apparve un tradimento agli impegni già presi, apparve anche un venir meno alle premesse ideali con le quali in Inghilterra si voleva giustificare la guerra. Mentre difatti si dichiarava di voler difendere i principi democratici e le democrazie, si tradivano impegni precisi a vantaggio di una potenza che accentuava il proprio sistema politico totalitario.

Mancando ogni altra possibilità di giustificazione, alla Camera dei Comuni veniva risposto che necessità non conosce leggi e che in definitiva bisognava pur fare qualche rinuncia delle ideologie se si voleva portare in salvo la pelle. L'Inghilterra sperava, in altri termini, di poter avere amico il Giappone attraverso qualche concessione, di poter evitare un insprirsi di rapporti mostrando un contegno remissivo ed amichevole. Il Giappone che, viceversa, procede diritto per la propria via, aderiva invece al patto tripartito e, quale immediata ritorsione, il governo inglese denunciava l'accordo proprio alla scadenza dei tre mesi già prefissati. La giustificazione britannica era che nelle conversazioni per la stipulazione dell'accordo stesso era inteso che i tre mesi sarebbero serviti per stipulare un componimento tra Cina e Giappone, che quindi anche nel favorire la richiesta giapponese il governo di Londra aveva soltanto tenute presenti le possibilità di una pacificazione. Da parte giapponese si sono negate tali circostanze, nè si spiegherebbe la chiusura della strada birmana altro che come una pressione esercitata sulla Cina, e come una ammissione implicita di una

sua cattiva volontà nella composizione della vertenza.

Da parte giapponese si aggiungeva anche che praticamente l'apertura della strada birmana al traffico di guerra non aveva ormai che una importanza secondaria, anzi nessuna importanza, in quanto il possesso in Indocina delle basi cedute dalla Francia consentiva agli aerei nipponici di interromperne il traffico. Le notizie fin qui pervenute dicono difatti che proprio allo scadere del termine stabilito e cioè al 18 del corrente mese, lunghe file di autocarri si sono avviate oltre il confine fra la Birmania e la Cina, ma che non è mancata la reazione nipponica con successivi bombardamenti di quella parte della sede stradale che, incassata in strette valli o avviata su altissimi ponti, è più facilmente vulnerabile.

E' proprio a questo riguardo che può essere interessante ricordare che la strada birmana è antichissima; già nel 1200 la pista che percorreva quei paraggi dava modo a Marco Polo di addentrarsi in un territorio fino allora ignoto al mondo occidentale. Se non proprio una pista, fino al 1937 la strada si mantenne una mulattiera. Soltanto allora Chiang Kai Scek sembrò comprenderne l'importanza e in 14 mesi migliaia di operai cinesi lavorarono ad allargarla costruendo una carrozzabile lunga 600 chilometri che dalla frontiera birmana giunge a sud del lago Erh. Anche in quest'opera i cinesi dimostrarono, come ora sembrano dimostrare nel trasporto delle munizioni effettuato a spalla e scambiandosi il carico di tratto in tratto, di non essere eredi degeneri dei costruttori della Grande Muraglia. Per il trasporto del materiale più pesante, non avendo a disposizio-

ne macchine, utilizzarono difatti rulli scalpellati nelle pietre delle montagne mentre lunghe teorie di buoi aggiogati servivano per sgomberare i cumuli di terreno scavati nei tratti in trincea. Si lavorava difatti in una contrada selvaggia, in uno dei panorami più strani e tormentati della terra, con picchi alti e forre scoscese. La strada larga da tre a quattro metri e mezzo si eleva ad una altezza di 2.400 metri e taglia due vallate profonde: quella del Saluen detto anche Lukiang e l'altra del Mecong con ponti sospesi lunghi da 70 a 90 metri. Sul territorio inglese la strada a partire dalla ferrovia ha una lunghezza di circa 200 chilometri, ma dalla frontiera al Yunnan Fu ne percorre non meno di 1.000. Da Rangoon a Lashio la ferrovia ha invece un percorso di 1.170 chilometri, ed è dunque qui che comincia la vera strada birmana. Come si è detto appariva al coperto da ogni offesa, ma la presenza dei giapponesi nell'Indocina e particolarmente ad Hanoi la mette, proprio nell'ultimo tratto, sotto il controllo degli aerei nipponici, in quanto il possesso dell'altra strada Haiphong Yunnan che era la terza direttrice rimasta aperta al traffico cinese è servita al passaggio non soltanto di un certo contingente di uomini ma della deliberata volontà nipponica di una decisiva azione di isolamento con la quale a Tokio si spera di avere prima che non si creda, ragione della estrema resistenza cinese.

#### LA ROTTA DEL CAPO

Quanto alla seconda strada di cui si vuol parlare, e cioè alla rotta del Capo, ne è stato ravvivato l'interesse dall'incidente di Dakar.

La conquista delle strade: pattuglie giapponesi in azione (Public)







Dove incomincia l'oriente:  
venditori d'acqua in una  
strada del Cairo. (Publif.)

che il possesso provvisorio di Duala possa portare complicazioni non lontane e non lievi.

## IL CORSO DEL DANUBIO

Anche il Danubio proprio in questi ultimi giorni è ritornato agli onori della cronaca come strada di passaggio; anzi come una delle più importanti vie d'acqua, di cui la navigabilità presenta analogie con quella del mare anche per le regole che si applicano ai trasporti che ne percorrono il corso. Il Danubio è in ordine di grandezza il secondo fiume d'Europa e nascendo dalla Selva Nera con un percorso di 2.900 chilometri sbocca nel Mar Nero. E' quindi, dato il deflusso delle sue acque da ovest verso est, la grande via naturale tra l'Oriente e l'Occidente d'Europa che conquistatori e popoli migranti seguirono e che proprio per ciò grandeggia nelle vicende storiche europee. Inutile seguirne geograficamente la traccia. Nell'ultimo tratto uscito dalle Porte di Ferro a Turnu Severin scorre imponente verso Oriente seguendo il limite tra la bassura alluvionale della Valacchia e il tavolato cretaceo della Bulgaria che con una scarpata alta un centinaio di metri e più si eleva sul fiume. Percorre quindi i territori di parecchie nazioni e, dopo la guerra mondiale, si pensò di poter avviare alle rivalità cui il suo corso dava origine, con una specie di statuto. Mentre il regime del Danubio veniva definito dagli articoli 346-353 del Trattato di Versaglia e da quelli 292-93 del Trattato del Trianon, lo statuto definitivo veniva approvato con la Convenzione di Parigi del 23 luglio 1921. Essa proclama « che la navigazione del Danubio è libera e aperta a tutte le bandiere, in condizione di perfetta eguaglianza su tutto il tratto navigabile del fiume, vale a dire fino al Mar Nero e su tutta la rete fluviale internazionalizzata costituita dagli affluenti Morava, Thaya, Drava, Tibisco e Maros ». Due commissioni venivano stabilite per applicare tali principi, l'una europea con sede a Galati in Romania e con giurisdizione sul Danubio marittimo fino a Braila e un'altra internazionale con giurisdizione su tutto il Danubio fluviale. La prima era formata dai delegati di quattro Stati: Gran Bretagna, Francia, Italia e Romania e l'altra da quelli di otto Stati rivieraschi: Wurttemberg, Baviera, Austria, Cecoslovacchia, Ungheria, Romania, Jugoslavia, Bulgaria, oltre che dai rappresentanti della Gran Bretagna, Francia e Italia.

Gli avvenimenti più recenti hanno del tutto modificata la situazione. Si era visto coi fatti come l'eguaglianza non esistesse, come l'Inghilterra e la Francia, col fatto che influenzavano la politica dei paesi balcanici, erano anche diventate le vere padrone del Danubio e come ad un certo momento l'Inghilterra per evitare che vi potessero passare i rifornimenti per la Germania avesse addirittura preparato un delittuoso atto di sabotaggio. A giusta ragione quindi, mutata la situazione, lo statuto del Danubio è stato considerato decaduto e misure precauzionali sono state prese per la difesa e il presidio del corso. Ma il Danubio viene ad assumere una speciale importanza proprio per il fatto che data la chiusura degli Stretti e la situazione determinatasi nel Mediterraneo, è la via principale per la quale possono affluire verso la Germania sia i petroli che provengono dalle zone russe, sia quelli romeni caricati a Costanza sugli appositi natanti. Unica difficoltà è che durante l'inverno il corso del Danubio nella parte superiore gela e pericoloso ne diventa il traffico. Non è però questo il solo ruolo che il Danubio possa giocare nella condotta della guerra. Esso ha sempre assunto ed assumerebbe nuovamente importanza strategica qualora gli eventi dovessero in realtà richiedere o determinare una nuova spinta verso il Sud.

NEMO

Esso ha difatti messo in luce quale ragione di rivalità costituisca questo scalo marittimo sulla costa occidentale dell'Africa al punto più ravvicinato alla sponda americana del Sud. Data la sua posizione la propaganda britannica va insistendo che l'America non può rimanere insensibile alla possibilità che le potenze dell'Asse se ne impadroniscano. Si può invece dire che finora esse non ne hanno mostrato alcuna intenzione e che se mai è l'Inghilterra che ha dato chiari indizi di volersi impadronire dell'importante scalo francese e probabilmente di tutta la circostante zona del Senegal.

Dakar trae la propria importanza dal fatto che fra il continente e le isole del Capo Verde si trova proprio a mezza strada fra il Capo di Buona Speranza e le isole britanniche. Quanto ne accentua ancora l'importanza è che nessun punto si presta meglio alla difesa. L'arsenale militare è situato in fondo ad un golfo a forma di falce che è chiuso a nord dalla penisola del Lazzaretto e a sud dalla punta di Bellaria. La Francia ha guarnito tutta la costa di batterie pesanti e di difesa contraerea, il porto che è delimitato da una diga è inoltre difeso dall'isola di Gorea che fa al tempo stesso da antemurale nei riguardi dell'Oceano e da punto avanzato della difesa. A Dakar facevano scalo le rotte per le Indie e perciò l'Inghilterra è costretta a cercare qualche altro punto intermedio di appoggio nel lungo tratto da Gibilterra al

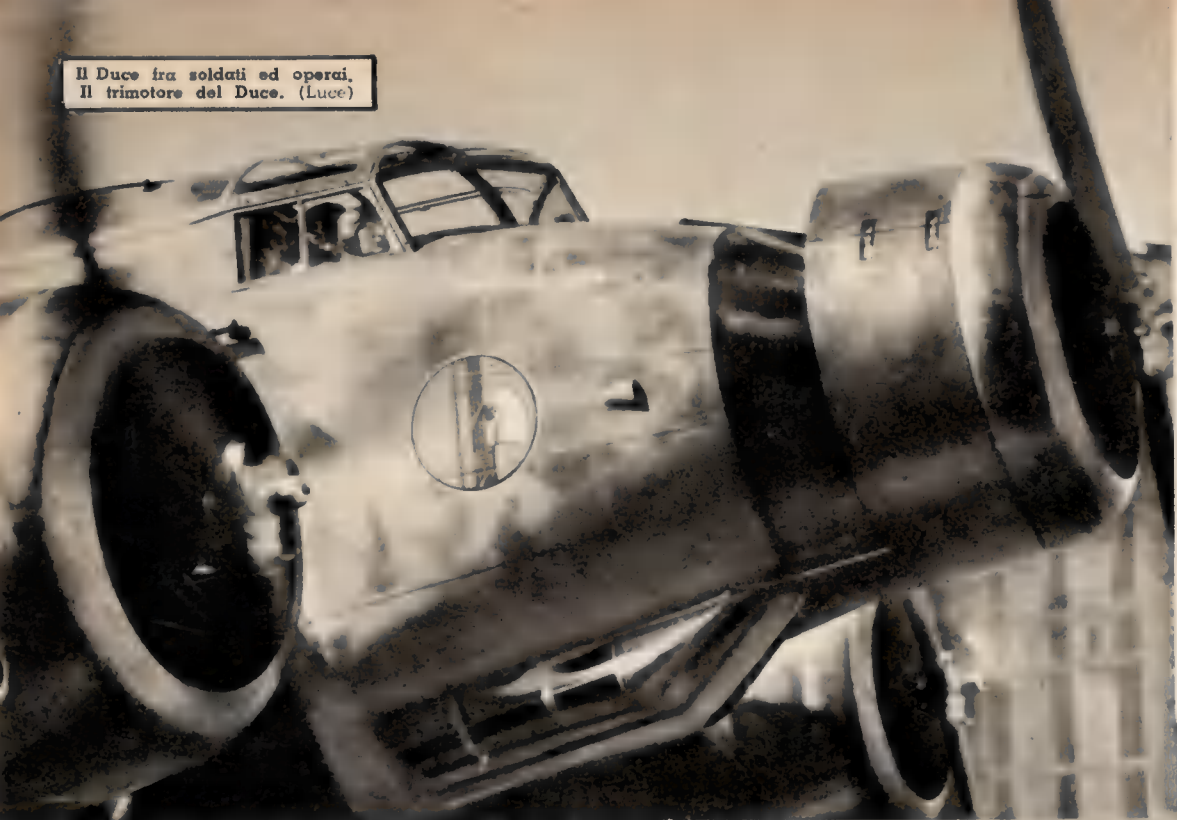
Capo che è di 9.700 chilometri e che Dakar interrompeva dopo un percorso di 2.700.

Questo punto l'Inghilterra si sarebbe assicurato col possesso di Punta Nera e di Duala come conseguenza dell'adesione del Kamerun al movimento dissidente dell'ex generale De Gaulle. Di esso si rivelano sempre meglio le finalità che sono quelle di assicurare in anticipo all'Inghilterra delle zone che erano finora francesi. Sulla strada delle Indie, non quella normale che passa per il Mediterraneo, ma quella più lunga e di ripiego che passa per il Capo, l'Inghilterra aveva finora grande scarsità di punti di appoggio. Mentre la Francia vi possedeva una catena ininterrotta di basi navali quali Casablanca, Dakar, Duala, Punta Nera, l'Inghilterra ne era del tutto sfornita. Duala può quindi sembrare se non un luogo ideale almeno un punto assai comodo. E' la capitale del Kamerun situata in fondo al golfo di Guinea con una rada ben orientata facilmente difendibile e sbocco di una rete aerea e navale considerevole. Presenta inoltre agli occhi degli inglesi la particolarità d'essere la via migliore di penetrazione per collegare il Sudan e l'Alto Nilo all'Atlantico e per tendere la mano al corpo d'occupazione del Kenia nella lotta contro l'Italia. Proprio da ciò questa posizione, e in generale la linea del Capo, acquista la sua importanza strategica, ma proprio in ciò è anche il pericolo









mondo non lo dimenticherà troppo facilmente — è stato costituito da quel magnifico areopago ginevrino in funzione di guardiano disarmato degli interessi franco-inglesi. Al di fuori di Ginevra, i secoli di potenza britannica non hanno dato altro che la spoliazione sistematica e la vessazione automatica dei paesi e delle genti sotto l'egida o sotto il controllo di Londra. E' proprio quando una dura guerra imperversa in mare, in terra e in cielo, che Duff Cooper compie questa indefinita offerta di riformare l'ordine che la sua patria aveva creato per la soddisfazione d'una ristretta oligarchia di potenti.

Il pubblico, anche quello più proclive agli applausi, è restato scettico: in questa ansiosa ricerca del domani, in questa febbre d'un avvenire migliore e, comunque, diverso dal passato onusto di ostinati errori e di imperdonabili colpe, il lumino dell'oratoria propagandistica non rischierà che la modesta sala dove essa si esercita a convincere i credenti per partito preso. Il fronte interno inglese, nel

## FRONTI INTERNI

### UN EDIFICIO DI PAROLE

Mentre nel campo delle potenze dell'Asse, l'azione domina completamente i tempi della guerra, in quello degli avversari si dimostra, invece, molta loquacità, destinata a tenere un po' più alto il morale e galvanizzare alla meglio il pericolante fronte interno. Quando in Inghilterra si annunzia ai Comuni, per la dittatoriale bocca di Churchill, che si sono avuti dall'inizio della guerra circa 8,500 morti e 13 mila feriti in seguito ai bombardamenti aerei vuol dire che qualche cosa bisogna pur promettere agli ascoltatori esterrefatti da queste nude e terribili cifre. La distruzione degli immobili, sempre secondo il primo ministro, procede di pari passo a quella delle vite umane: *essa è stata tuttavia molto grande*. Inutile e tardivo riconoscimento d'una situazione già ampiamente documentata in tutti i sensi dagli stessi giornali inglesi. L'arma aerea tedesca, continuando nel piano prestabilito, spiana la strada, con ogni probabilità, a quella temuta invasione alla quale non si manca mai di accennare nei discorsi ufficiali dei responsabili britannici come ad un'eventualità se non immediata, prossima ed in ogni modo sicura. Il quadro non è, quindi, dei più rassicuranti per i cittadini del Regno Unito: ai mali presenti si aggiunge la minaccia di quelli ancora da venire e tutte le speranze che si possono concedere sono costituite da aiuti molto futuri. Con la migliore buona volontà, il vantaggio iniziale nella preparazione nel potenziale bellico della Germania non potrà essere annullato: *soltanto fra un anno sarà forse possibile* — dice il testo nemico — *fare una dichiarazione più soddisfacente a questo proposito*. Un anno è certo uno spazio di tempo relativamente lungo e relativamente breve, a seconda delle considerazioni che vi si possono fare intorno: bisognerà vedere a che punto potranno essere ridotti le case di Londra e lo spirito bellicoso di alcuni inglesi dopo un tale periodo costellato di bombardamenti diurni e notturni che hanno trasformato il cielo in una trincea avanzata della guerra. Nessuno spiraglio è stato, dunque, lasciato aperto né per il presente né per il domani; si è trattato soltanto di poter additare un futuro molto remoto, quasi come una fiaccola vagante



Durante l'esercitazione a fuoco di Isara. (Luce)

da tenere accesa con l'inestinguibile alimento della fantasia e della fiducia nell'imprevisto.

Questo compito non poteva spettare a Churchill, addentratosi nell'esame dei tristi avvenimenti che con ritmo accelerato si svolgono nel suo paese. Occorreva un colpo d'ala; e vi ha supplito la facondia di Duff Cooper, oratore ufficiale delle esaltazioni retoriche e delle iperboli a buon mercato. Duff Cooper — informa la *Reuter* — ha annunziato che l'Impero britannico *potrà offrire al mondo un ordine nuovo*. Questo ordine sarebbe in grado di soddisfare tutte le razze e tutte le esigenze: bianchi, gialli e neri troverebbero il loro tornaconto nel rivolgersi al nuovo faro, *made in England*, mercé il quale il benessere individuale e l'ordine collettivo verrebbero realizzati. Guardingo e riservato, il ministro della propaganda non ha detto altro: ma gli ascoltatori, anche quelli di buona volontà, si sono domandati quali potrebbero essere gli elementi di questa rinascita sotto il segno del leone, quando in tanti anni di dominazione politica, marittima ed economica nulla è stato mai realizzato che lontanamente assomigliasse ad un programma di collaborazione universale. L'unico tentativo — ed il

quale gli elementi più pensanti continuano a domandarsi gli scopi di questa guerra, senza quartiere e senza speranze, dove accontentarsi della solita formula negativa antidittatoriale: si combatte soltanto per distruggere i regimi interni di quei paesi che hanno osato spezzare il magico cerchio degli interessi finanziari, prima che politici, della City. E così il conflitto, di cui Churchill ha dichiarato di non poter immaginare *né il corso né la misura né la durata* poggia, di fronte all'opinione pubblica inglese, su queste fragili basi scosse ad ogni momento dal tellurico sovvertimento degli esplosivi ad alto potenziale.

#### "NE' EVITARLA NE' PREPARARLA"

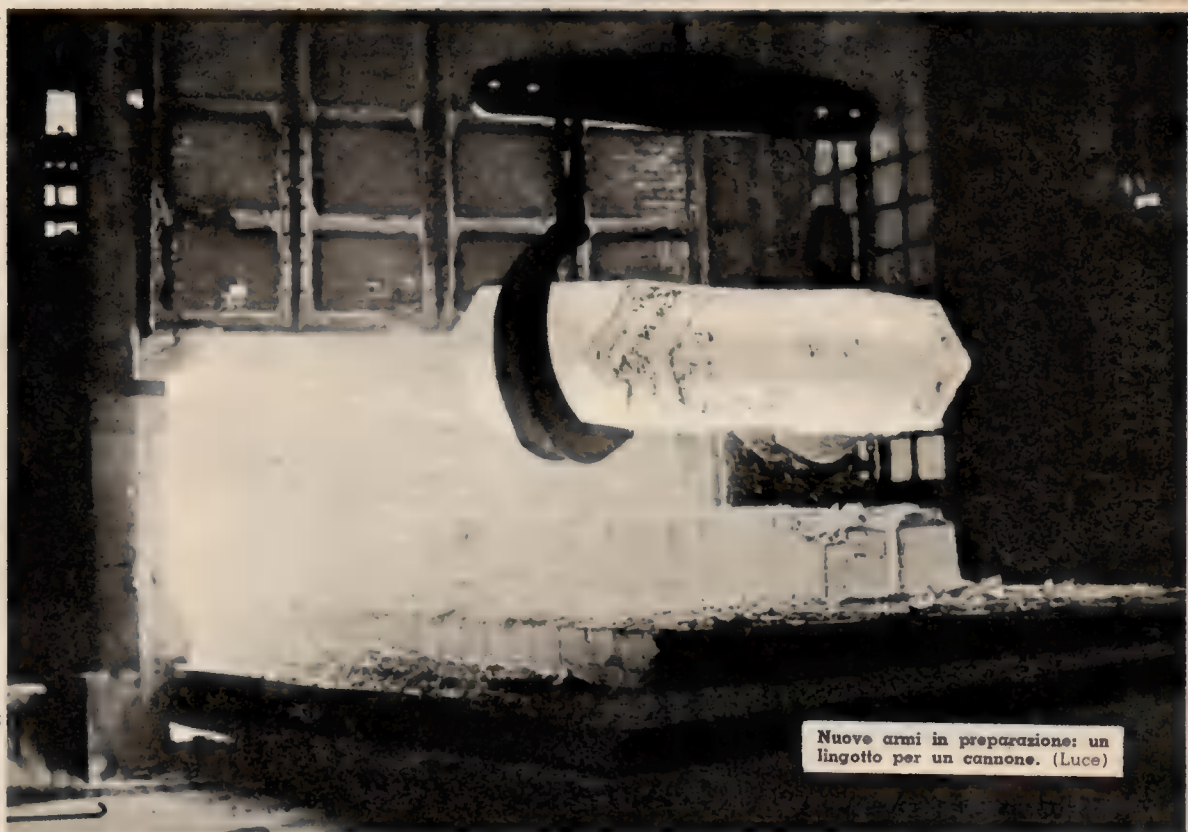
La Francia ufficiale ha recitato pubblicamente un atto di contrizione. Non è il primo né sarà l'ultimo. La Francia intona una specie di *miserere nobis*, nella speranza quanto mai vaga di disincagliarsi da un passato colpevole e librarsi verso un avvenire che offra una *pace viva*. Che cosa sia una pace viva, il maresciallo Pétain, dall'alto del suo seggio di Capo dello Stato francese, non ci ha spiegato abbastanza. Probabilmente, con questa eleganza



te: perifrasi, egli ha voluto dire che la Francia non si attende dalla Italia e dalla Germania la ripetizione di quegli *errori* costituiti da Versaglia; la Versaglia che essa organizzò per deprimere il *criminale orgoglio* tedesco. Per organizzare una pace possibile, bisognava innanzi tutto deprecare, per gli occhi dei francesi e più ancora per quelli dei popoli dell'Asse, la guerra ingloriosa. Ecco, quindi, la solenne condanna di questo scontro armato: *fu dichiarata la guerra, una guerra perduta quasi in anticipo. Noi non avevamo saputo nè evitarla nè prepararla.* Non c'è alcun dubbio che il riconoscimento sia pieno e sincero; non c'è alcun dubbio che esso colpisca in pieno i dirigenti del popolo francese. Ma qui sorge l'obiezione più legittima, più immediata, più palmare. La Francia ha vantato sempre il suo regime di democrazia, ha esaltato sempre il vigore della libera rappresentanza popolare. Se, quindi, essa *ha perduto la guerra*, non è questa una colpa delle sue sfere dirigenti soltanto: è una disfatta che colpisce l'intero paese. Chi avreb-



Le acclamazioni delle maestranze nelle acciaierie di Terni. (Luce)



Nuove armi in preparazione: un lingotto per un cannone. (Luce)

be dovuto *evitarla*? Il signor Daladier, prigioniero dei partiti, o le masse che vociavano sinistramente, reclamando una politica violenta contro le dittature od i giornali che caricaturavano gli uomini politici dell'Asse od i tribuni di piazza che concionavano in nome dei principi immortali? Chi avrebbe dovuto *prepararla*? Lo Stato maggiore che combatteva per ottenere fondi o quei governanti che stornavano i miliardi destinati alla difesa per altri impieghi od altre prevaricazioni; ovvero quella massa plebea dal pugno chiuso che osteggiava ogni preparativo di guerra mentre aizzava e spingeva all'odio tra i popoli europei ed avviava inesorabilmente la Nazione sulla china fatale?

Il *mea culpa* della Francia non convince nessuno. Nè riesce a persuadere nemmeno come essa, dopo essere scaduta dal rango delle grandi potenze europee, possa nientemeno che lanciare l'idea di *rimettere in onore il vero nazionalismo*. Questo nazionalismo, per sua bontà intrinseca, dovrebbe *ammettere* la collaborazione internazionale, superando se stesso e le sue teorie. Tutto questo dimostra che la Francia è ancora, per pervicacia o per cattiva

fede, ben lontana dall'aver dato la sensazione al suo crollato fronte interno di ciò che la attende in futuro. Essa rinnega, *a priori*, di servirsi dell'esperienza altrui, quando afferma, come ha fatto Pétain, che *l'ordine nuovo non potrà essere una servile imitazione di esperienze straniere*. Di fronte a questa frase, l'anima giacobina del popolo francese, dovrebbe elevarsi nelle sfere dell'orgoglio patrio per difendere, innanzi tutto, *la unità nazionale, vale a dire la stretta unione della metropoli e della Francia d'oltremare*.

Il quadro gallico è, quindi, definito. Si tratta di indorare la pillola dell'irrimediabile sconfitta e lasciar balenare la speranza, notificata per conoscenza all'avversario, di una pace *generatrice di benessere per tutti*. Perduta la guerra, sconfitto un esercito che — come ha ricordato l'Aoi — *veniva esaltato come il più bello del mondo ed ha invece deposto le armi e si è arreso a masse di milioni di prigionieri*, la Francia sceglie la via patetica della collaborazione internazionale e chiede il suo posto al tavolo della pace. Il suo posto, viceversa, non è al tappeto verde ma sullo scanno dei vinti. Il fronte interno è agitato e convulso,

dopo i fatti che hanno smentito la parole. Ecco, quindi, che un nuovo castello di improvvisazioni viene eretto, per lasciar credere che il dovere di ricostruire l'Europa esige una *pace viva* e, cioè, in poche parole possa permettere il pericoloso gioco di ricercare il rotto della cuffia.

Mentre, però, tali segni di speranza venivano fatti balenare nel cielo di Parigi, la voce si faceva severa ed ammoniva: basta con la lotta di classe, basta con l'alcoolismo, basta con l'adorazione sconfinata della *liberté*, basta, infine, con la *pigrizia* inconcepibile in un paese che deve soltanto, e soprattutto, *lavorare*. Ed in nome di questo lavoro, Pétain ha chiesto al popolo di fare una *rivoluzione*: una di quelle rivoluzioni su misura che *rispetti la libertà conquistata dai padri a prezzo del loro sangue* e sia conforme al *clima ed al genio* francesi.

In tale fiduciosa attesa, le ferree leggi del l'armistizio ricordano ai nolenti ed agli immemori che il conflitto dura tuttora oltre le sponde della Manica, contro l'alleanza della Francia, in quella guerra che essa non seppe nè preparare nè evitare.

RENATO CANIGLIA



# DOCUMENTI E BOLLETTINI DELLA NOSTRA GUERRA

259. BOLLETTINO N. 129.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 14 ottobre:

Nell'Africa settentrionale autoblastate nemiche hanno tentato un attacco a sud-est di Sidi el Barrani e sono state nettamente respinte dal fuoco delle nostre artiglierie.

Nostre formazioni aeree hanno attaccato i campi inglesi di aviazione di Fuka e di El Dabà (Egitto) con visibili risultati, specie al campo di El Dabà sorpreso in piena attività di volo notturno. Tre navi hanno bombardato le nostre posizioni nella zona di Sidi el Barrani senza causare perdite né danni. Un attacco aereo condotto in forza dal nemico su Tobruk è stato accolto da intensa e precisa reazione contraerea, che ha reso il tiro avversario, notevolmente impreciso; è stata colpita una baracca, alcune linee telefoniche sono state interrotte ed è stato ucciso un uomo.

Nell'Africa orientale una nostra formazione aerea ha rinnovato il bombardamento di Lodwar provocando un incendio.

Le opere portuali di Perim, nel Mar Rosso, sono state ripetutamente bombardate e centrate dai nostri aerei, provocando vasti incendi.

L'aviazione nemica ha bombardato Giavello, Maggi, Gura e Toselli causando lievi danni; nessuna vittima.

Aerei nemici hanno attaccato il porto di Portolago a Loro centrando la chiesa cattolica e altri edifici civili e causando complessivamente 34 morti e 20 feriti.

Nessun danno rilevante agli obiettivi militari. Due velivoli nemici sono stati abbattuti.

260. BOLLETTINO N. 130.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 15 ottobre:

Le navi nemiche, già duramente colpite nei precedenti scontri navali ed aereo-navali, sono state ancora raggiunte nel Mediterraneo orientale dalla nostra aviazione, che ha conseguito notevoli risultati malgrado la violenta reazione contraerea ed i combattimenti sostenuti con la caccia nemica levatasi dalla nave portatrice. Un nostro velivolo ha silurato un incrociatore nemico sotto la torre prodiera; una nave trasporto è stata colpita in pieno da una bomba di medio calibro. Altri gravi danni sono stati inflitti alle navi e sono in via di accertamento attraverso l'esame delle fotografie.

Nell'Africa settentrionale nostre formazioni aeree hanno effettuato bombardamenti sui campi inglesi di El Dabà, Fuka, Maaten Bagush e Seir Abu Smeit, con evidenti risultati e distruggendo al suolo un aereo.

Pattuglie nemiche sono state respinte ad est di Sidi el Barrani.

L'aviazione nemica ha bombardato nuovamente Bengasi colpendo gli abitati presso il porto e nel centro della città. La nostra caccia e la difesa contraerea prontamente intervenuta hanno ostacolato l'azione nemica. Nessun danno agli obiettivi militari. Danni notevoli a otto case civili, due feriti. Altre incursioni su Bardia e Sollum hanno causato un ferito; nessun danno notevole.

Nell'Africa orientale nostri aerei hanno bombardato e spezzonato appostamenti difensivi nemici a Monte Rejan, ad Otrub ed a sud di Cuora; un nostro velivolo in ricognizione su Aden veniva attaccato dalla caccia nemica ed abbattuta in combattimento un velivolo tipo Gloster.

Aerei inglesi hanno lanciato bombe su Decamerè causando lievi danni e tre feriti; due velivoli nemici sono stati abbattuti. Altre incursioni aeree del nemico presso Burgavo, a Saganeiti, Senafè, El Uak, Gimma e Gura non hanno causato vittime né danni.

261. TERRITORI METROPOLITANI IN STATO DI GUERRA.

La « Gazzetta Ufficiale » pubblica il seguente Regio decreto in data 15 ottobre:

Articolo unico: Fermo quanto è disposto dall'art. 2 del Regio decreto 12 luglio 1940-XVIII, n. 804, a decorrere dal 21 luglio 1940-XVIII, i territori metropolitani dello Stato dichiarati, a ogni effetto, in stato di guerra, sono:

a) il territorio delle provincie di Torino, Aosta, Cuneo, Asti, Imperia, Savona;

b) il territorio, per una profondità di 15 Km. dalla costa, corrispondente agli interi versanti tirrenico e ionico e al versante adriatico, fino al limite settentrionale Gioia del Colle-Monopoli;

c) il territorio della provincia di Roma;

d) il territorio della Sicilia, della Sardegna e delle Isole degli arcipelaghi.

262. BOLLETTINO N. 131.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 16 ottobre:

La scorsa notte il nostro sommergibile "Toti" in missione nel Mediterraneo centrale avvistato un sommergibile inglese della classe "Perseus"; lo attaccava decisamente col cannone. Ne seguiva un violento combattimento fino a brevissima distanza, durante il quale il nostro sommergibile colpiva il nemico con il cannone e con le mitragliere e quindi, portatosi con rapida manovra in posizione favorevole, lo silurava. L'unità nemica, colpita in pieno, affondava inabissandosi vericilmente con la prora in alto. Il nostro sommergibile non ha avuto nessuna perdita fra il personale ed ha riportato solo danni del tutto irrilevanti alle sovrastrutture leggere. I sommergibili nemici della classe "Perseus", di tipo oceanico, dislocano 1500 tonn. in superficie e 2000 in immersione, sono armati con otto lanciasiluri, un cannone da 102 mm. e due mitragliere.

Nell'Africa settentrionale la nostra aviazione, nonostante le avverse condizioni atmosferiche, ha bombardato i campi di aviazione nemici di Bir Kenays, El Daba, Assaba, Maaten Bagush, Fuka e Bir Abu Smeit, e baraccamenti nemici a Marsa Matruh, centrando tutti gli obiettivi malgrado l'intensa reazione contraerea. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. Il nemico ha rinnovato le incursioni aeree su Bardia, Sollum, Derna e Bir Solofi (sud-ovest di Sidi el Barrani) causando complessivamente un morto e cinque feriti; un'altra incursione aerea notturna su Bengasi eseguita in più ondate, non ha causato vittime; danni notevoli alle abitazioni, un motoscafo affondato nel porto.

In zona Giarabub un nostro caccia ha abbattuto un apparecchio nemico tipo Lysander.

Nell'Africa orientale incursioni aeree nemiche su Ras Gasar (Massaua) Dire Dawa ed Hargheisa non hanno causato vittime né danni.

263. ITALIANI LIBERATI DAI CAMPI DI CONCENTRAMENTO IN FRANCIA.

Circa un migliaio di italiani che al momento della nostra dichiarazione di guerra erano stati arrestati a Parigi e trasferiti in un campo di concentramento sono rientrati oggi con un treno speciale in quella città. La nostra colonia ha tributato loro fraterno accoglienze.

264. BOLLETTINO N. 132.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 17 ottobre:

Il Comandante del sommergibile "Toti" che ha affondato il sommergibile nemico tipo "Perseus" di cui al bollettino n. 131 è il Capitano di Corvetta Bandino Bandini.

L'incrociatore inglese silurato da un aereo silurante, di cui è stata data notizia col bollettino n. 130 è, secondo quanto ha annunciato l'ammiraglio inglese, il "Liverpool".

Tale incrociatore è di 9.300 tonn. ed è armato con 12 cannoni da 152, 8 da 102, e con 6 tubi lanciasiluri e tre aerei catapultabili.

Nell'Africa settentrionale scontri di pattuglie con esito a noi favorevole. Nostri aerei hanno bombardato i campi di aviazione nemici di Fuka, Qasaba, Dabà ed appostamenti nemici nella zona di Maaten Bagush e di Marsa Matruh. Malgrado la violenta reazione contraerea sono stati conseguiti ottimi risultati. Tutti i nostri velivoli sono rientrati.

L'aviazione nemica ha bombardato violentemente la città di Tobruk con bombe esplosive ed incendiarie causando danni a qualche impianto ed a 45 case di abitazione e distruggendo nove baracche. Nessuna vittima. Qualche bomba lanciata su Derna non ha causato vittime né danni.

Nell'Africa orientale una nostra banda ha attaccato un posto inglese a sud-est di Daga River Post. Il nemico è fuggito precipitosamente abbandonando armi, munizioni e salmerie.

Nostri aerei hanno bombardato gli impianti militari dell'isola di Perim ed il campo di aviazione di Ghe-daref. Su quest'ultimo una nostra formazione ha eseguito inoltre un attacco di sorpresa a volo radente distruggendo undici aerei ivi dislocati, facendo esplodere un deposito di munizioni e distruggendo un autocarro. Un'altra formazione aerea ha attaccato nel Mar Rosso

due grosse navi scortate da una nave da guerra, co-pendone una gravemente. Aerei nemici intervenuti sono stati affrontati dai nostri bombardieri che riuscirono ad abbattere un velivolo tipo Blenheim e probabilmente un tipo Gloster.

Aerei nemici hanno bombardato Dire Dawa, Decamerè, Tessenet, Cassala e Gondar causando solo in quest'ultima località un morto ed alcuni feriti. Danni lievi. Successive incursioni su Dire Dawa ed Harrar sono state sventate dalla nostra caccia che ha posto in fuga i velivoli nemici prima che questi potessero lanciare bombe.

265. BOLLETTINO N. 133.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 18 ottobre:

Il comandante dell'aereo che ha silurato l'incrociatore inglese "Liverpool" è il Capitano A. A. pilota Massimiliano Erosi.

Nell'Africa settentrionale nostre formazioni aeree hanno rinnovato con successo, malgrado le avverse condizioni atmosferiche, i bombardamenti dei campi di aviazione di El Dabà e di Marsa Matruh; colpito il campo di aviazione di El Di Kheila (Alessandria), e lungo la rotabile Marsa Matruh-El Dabà, apprestamenti ed autocolorne nemiche. Tutti i nostri velivoli sono rientrati.

Nell'Africa orientale nostri aerei hanno bombardato l'aeroporto ed il porto di Aden provocando vasti incendi in entrambi gli obiettivi. L'aviazione nemica ha bombardato l'abitato di Neghelli causando lievi danni.

266. BOLLETTINO N. 134.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 19 ottobre:

Nel Mediterraneo orientale la nostra aviazione ha attaccato navi da guerra inglesi che scorrevano un convoglio nemico, colpendo con bombe un incrociatore da 10 mila tonnellate.

Aerei nemici hanno attaccato a più riprese i campi d'aviazione di Rodi causando un morto e due feriti; danni lievi a fabbricati; nessun danno al materiale di volo.

Nell'Africa settentrionale, consueta attività di colonne celeri e di esplorazioni; una pattuglia nemica che si era avvicinata alle nostre posizioni avanzate ad Elwa El Rabia (a sud di Sidi Barrani) è stata posta in fuga dal nostro fuoco. Nostre formazioni aeree hanno bombardato appostamenti e campi di aviazione nemici a Marsa Matruh, El Dabà, Maaten Bagush, Fuka e Bir Abu Smeit provocando incendi e visibili danni.

Altre formazioni aeree hanno attaccato a Siwa l'aeroporto, baraccamenti ed appostamenti nemici con azioni di bombardamento, spezzonamento e miragliamento, centrando in pieno gli obiettivi.

L'aviazione nemica ha rinnovato il bombardamento sul porto di Bengasi senza causare danni né vittime; una incursione aerea in zona Halaifa ha causato quattro feriti.

Nell'Africa orientale è stato rintracciato, semidistrutto un aereo inglese che aveva bombardato Afnadù il giorno 2, come annunciato dal bollettino n. 119. Il giorno 16 il nemico ha attaccato con due colonne autoblastate sostenute da aerei il nostro posto di Doboi (confine del Cenia); nettamente respinto, ha lasciato sul terreno alcuni aerei di razza bianca tra i quali il Comandante di una delle colonne; da parte nostra tre feriti.

L'aviazione nemica ha bombardato Gondar, causando un morto ed alcuni feriti tra gli indigeni; Dire Dawa, causando due feriti; la ferrovia di Gibuti presso Eser, Gura, Toselli, Decamerè, Cassala, Gherille e Neghelli senza causare vittime. Danni materiali lievi.

267. IL DUCE RIPRENDE LE ISPEZIONI ALLE TRUPPE.

Il 19 ottobre, partito in volo dall'Aeroporto del Littorio alle ore 15, il Duce ha atterrato dopo cinquanta minuti all'Aeroporto di Forlì.

Il 20 ottobre il Duce riprende la sua ispezione alle truppe di frontiera dislocate ad est.

268. BOLLETTINO N. 135.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 20 ottobre:

Nella notte sul 19 c. m. una nostra formazione da bombardamento pesante, dopo un lungo volo di circa 4500 km., ha effettuato una azione offensiva sull'importante centro petrolifero dell'isola Bahrein, possedimento inglese nel golfo Persico. L'obiettivo, costituito da raffinerie, oleodotti, depositi e serbatoi di carburanti è stato efficacemente colpito, dando origine a enormi incendi visibilissimi a grandissima distanza. Tutti i nostri velivoli sono rientrati.

Nell'Africa settentrionale la nostra aviazione ha bombardato baraccamenti militari a Ras El Rum e lungo la rotabile a Est di Marsa Matruh; impianti aeronautici e baraccamenti a Maaten Bagush ed a Fuka; la ferrovia e gli impianti aeronautici a El Dabà. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. La aviazione nemica ha bombardato Bardia ed Halaifa senza causare vittime né danni, ed ha rinnovato il bombardamento di Bengasi lanciando numerose bombe incendiarie ed esplosive sul porto e sul centro dell'abitato, colpendo alcune case nel quartiere musulmano. Nessuna vittima, né danni agli obiettivi militari.

Nell'Africa orientale un attacco nemico tentato da truppe autocarrate, contro Gherille è stato nettamente respinto col concorso della nostra aviazione.

Velivoli nemici hanno effettuato incursioni su Todignac (lago Rodolfo), Barantù, Decamerè e Massaua producendo lievisimi danni e qualche ferito e su qualche altra località senza alcun risultato.

CASA DI PRIMO  
ORDINE CON  
TUTTE LE COMODITÀ  
MODERNE

ALBERGO

**SAVOIA**

ROMA

TELEFONO: 45-699

(5 LINEE)

E. CORBELLÀ propr.

TELEGRAMMI:

SAVOIAHOTEL - ROMA



# CALENDARIO DEGLI AVVENIMENTI

**LUNEDÌ 14** Attività politica e diplomatica: La Commissione Mista per gli scambi italo-ungheresi si è riunita in questi giorni a Roma nell'ordinaria sessione autunnale.

Terminati i lavori il Presidente della Delegazione ungherese Ministro Plenipotenziario Nikl, ed il Presidente della Delegazione Italiana senatore Giannini hanno proceduto alla firma degli accordi conclusi.

Il nuovo accordo inizia la sua esecuzione dal 1. luglio scorso e ne prosegue la validità sino al 30 giugno 1941-XIX.

Si informa da Berlino che il Fuehrer ha ricevuto nel nuovo Palazzo della Cancelleria il Ministro italiano degli Scambi e Valute, Riccardi, con il quale si è intrattenuto in lungo, cordiale colloquio alla presenza del Ministro Dott. Funk.

**Situazione militare** — Le notizie sulle operazioni italiane sono pubblicate nella rubrica «Documenti e bollettini della nostra guerra».

**Dai comunicati tedeschi** — Attacchi aerei su Londra, Liverpool, località dell'Inghilterra centrale e meridionale, convogli di navi mercantili, Incursioni aeree britanniche sulle provincie occidentali e settentrionali del Reich, 13 apparecchi inglesi abbattuti; 1 apparecchio tedesco mancante.

**MARTEDÌ 15** Attività politica e diplomatica: Si apprende ufficialmente dal Cairo che il Luogotenente Generale Sir Hubert Huddleston rimpiazzerà Sir Stewart Symes come Governatore Generale del Sudan anglo-egiziano.

Si apprende da Bangkok che il Governo della Thailandia ha richiamato alle armi i riservisti e ordinata l'immediata integrazione dei quadri dell'aviazione. Le manifestazioni popolari assumono intanto sempre maggiore intensità. L'United Press è a questo proposito informata che il Governo di Vichy ha respinto tutte le richieste di Bangkok relative alla restituzione di territori del Camboge, La Francia sarebbe invece pronta ad arbitrare la questione del possesso di un gruppo di isole sul fiume Mekong.

L'Agenzia Tass dirama questo comunicato ufficiale:

«L'Agenzia Reuter ha radiodiffusa la notizia pubblicata dal Daily Telegraph secondo la quale sarebbero in corso trattative tra la Gran Bretagna, la Russia, la Turchia, la Grecia e la Jugoslavia. L'Agenzia Tass è autorizzata a dichiarare che questa notizia non corrisponde al vero ed è una fantastica invenzione del Daily Telegraph».

**Situazione militare** - Dai comunicati tedeschi: 36.175 tonnellate di naviglio mercantile nemico affondate, oltre a due cacciatorpediniere e due piccoli piroscafi commerciali. Attacchi aerei su Londra, accampamenti militari, impianti ferroviari, nell'Inghilterra meridionale e centrale. Incursioni aeree inglesi sul territorio del Reich, 6 apparecchi britannici abbattuti; 1 apparecchio tedesco distrutto.

**MERCOLEDÌ 16** Attività politica e diplomatica: Si ha da Beirut che la gravità delle preoccupazioni nutrite dal governo britannico per la situazione nel Mediterraneo è confermata dall'annuncio dell'arrivo al Cairo del ministro della guerra Eden, il quale, secondo informazioni inglesi ritrasmesse dal Cairo ha subito conferito col generale Wavel, comandante in capo delle forze inglesi in quella regione.

A Tangeri, intanto, è giunta una nave britannica sulla quale si trovavano numerosi profughi di Gibilterra ai quali si sono aggiunti gli inglesi residenti a Tangeri che proseguiranno poi per l'Inghilterra. Si dice che un grande numero di profughi di Gibilterra si trova già in Scozia e che sia in procinto di partire per il Canada. Altri rifugiati si recherebbero nella Giamaica.

Si informa da Vichy che in esecuzione delle clausole d'armistizio è stata emanata oggi la legge, che vieta in tutto il territorio della Francia non occupata la fabbricazione di armi ed strumenti bellici ed anche il completamento di navi da guerra già sugli scali.

**Situazione militare** - Dai comunicati tedeschi: Incursioni aeree britanniche sulla Germania occidentale e centrale. Attacchi aerei germanici su Londra e l'Inghilterra meridionale. Posa di mine innanzi ai porti inglesi, 38 apparecchi inglesi abbattuti; 7 apparecchi tedeschi mancanti, 36.800 tonnellate di naviglio mercantile britannico affondate.

**GIOVEDÌ 17** Attività politica e diplomatica: Si comunica da Madrid che il bollettino ufficiale pubblica oggi alcuni decreti del Caudillo che apportano sensibili modificazioni alla composizione del Governo spagnolo.

A partire da oggi, Franco assume il portafoglio del Ministero dell'Interno, delegando all'esercizio della carica il Sottosegretario José Lorente Sanz. L'ex Ministro dell'Interno, Ramon Serrano Suñer, assume la carica di Ministro degli Esteri, in sostituzione del colonnello Juan Beigbeder Atienza, che rimane a disposizione del Ministero della Guerra. A Ministro dell'Industria e Commercio è destinato Demetrio Carceller Segura, in sostituzione di Luis Alarcon de la Lastra. Ad ambedue i Ministri uscenti, il Caudillo ha espresso il suo alto compiacimento per i servizi prestati.

Si informa da Madrid che il Ministro Serrano Suñer ha ricevuto dal Maresciallo De Bono il seguente telegramma:

«Vi prego accogliere le espressioni della mia sincera gratitudine per l'accoglienza tributami e per le cortesie dalle quali fui colmato durante la mia permanenza nella gloriosa terra di Spagna. A voi i miei particolari saluti. — De Bono».

Si ha da Bucarest che una vibrante manifestazione di simpatia all'indirizzo dell'Italia fascista, si è svolta dinanzi alla sede della Legazione d'Italia con la partecipazione di 1500 Camicie Verdi, inquadrati in 15 centurie. I giovani legionari hanno entusiasticamente acclamato all'Italia e al Duce fino a che, comparso al balcone centrale della Legazione il Ministro d'Italia, la dimostrazione ha raggiunto un tono altissimo al grido di «Duce, Duce».

Dopo brevi parole del Ministro d'Italia, le 1500 Camicie Verdi hanno cantato, in perfetto italiano «Giovinezza» e acclamato al Fondatore dell'Impero fascista.

Si ha da Bombay che la campagna di disobbedienza civile, proposta da Gandhi ed ordinata dal Congresso panindiano ha avuto inizio in tutta l'India.

Da Scianghai si comunica che sette minuti dopo la mezzanotte due autocarri hanno varcato il confine cino-birmano e si sono inoltrati sulla parte cinese della ormai famosa strada della Birmania. Altri gruppi di autocarri seguiranno ad un quarto d'ora di distanza. Tutti hanno i fari azzurrati o spenti, chè il viaggio è agevolato dal chiarore lunare. Al confine la riapertura ha avuto grande solennità da parte cinese.

Frattanto l'United Press apprende da Hanoi che un capitano di un vascello membro della missione nipponica in Indocina ha dichiarato che l'aviazione giapponese, tempo permettendolo, ha già tutto disposto per il bombardamento della parte della strada della Birmania che passa in territorio cinese.

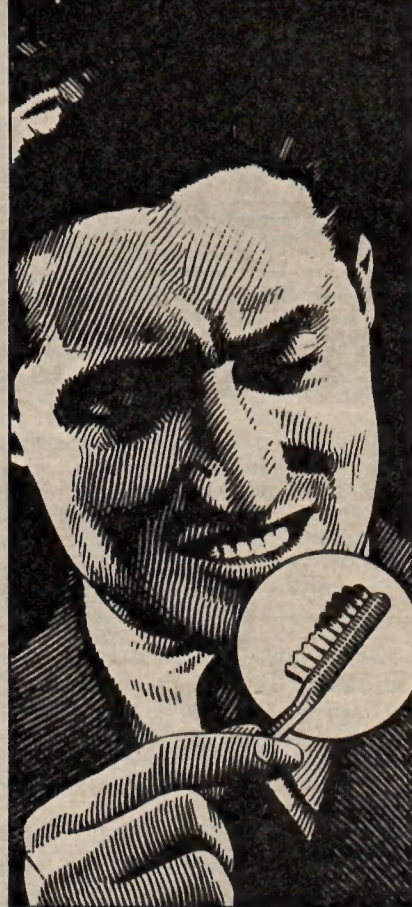
**Situazione militare** - Dai comunicati tedeschi: Sfavorevoli condizioni meteorologiche: attacchi su Londra e su altre località dell'Inghilterra meridionale e centrale, tra cui Birmingham e Liverpool. Zone marittime minate, 21 mila tonnellate di naviglio mercantile nemico affondate. Incursioni aeree britanniche sul territorio del Reich, 3 apparecchi inglesi abbattuti; 2 apparecchi tedeschi mancanti.

L'Agenzia ufficiale britannica radiodirama da Londra: «L'Ammiragliato annunzia che le seguenti navi ausiliarie inglesi sono state recentemente affondate dal nemico: Resolve, Istrac e Warwich. E' stata anche affondata la nave da pesca Summer Rose».

**VENERDÌ 18** Attività politica e diplomatica: Notizie da Roma: Il Duce ha ricevuto il prof. Mañilescu, intrattenendolo in cordiale colloquio.

«La nomina di Serrano Suñer a Ministro degli Esteri — nota l'Aro nel suo numero 3 — e la conseguente assunzione del Dicastero degli Interni nelle mani stesse del Caudillo forniscono una indicazione netta su quella che è la politica di Franco all'interno e all'estero. La Spagna taglia corto così alle innumerevoli chiacchiere della propaganda britannica e delle propagande associate, nonchè alle previsioni di quei bene informati sulle cose di Spagna che della nuova Spagna non hanno mai capito i caratteri fondamentali: la lealtà, il senso dell'onore, la chiarezza della politica nel perseguire gli autentici interessi nazionali. Nessun tentativo venne trascurato per svalutare il recente viaggio di Serrano Suñer in Germania e in Ita-

## SANGUE sullo spazzolino?!



### Badate alla salute dei vostri denti!

Una traccia di sangue può significare che la Gengivite e la Piorrea sono in agguato.

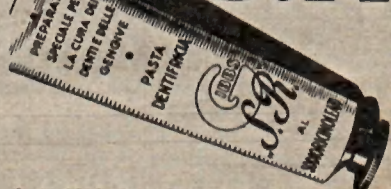
Occorre agire senza ritardo!

Consultate il vostro dentista e cominciate subito ad adoperare la **PASTA DENTIFRICIA S. R. al Sodioriccinoleato**.

Il Sodioriccinoleato è considerato dai Medici-Dentisti un elemento di sicura efficacia nella prevenzione delle affezioni della bocca!

Adoperate la **Pasta S. R.** almeno due volte al giorno: avrete sempre gengive robuste e sane, quindi denti sani e bianchi.

### PASTA DENTIFRICIA GIBBS S.R.



S. A. STAB. ITALIANI GIBBS - MILANO L13



lia: si giunse, data la carica che il Ministro ricopriva nel settore interno, fino a prospettare la sua missione come «ufficiosa» e non definitivamente indicativa per l'orientamento della Spagna nella presente fase internazionale. Tanto che all'indomani del viaggio il Signor Churchill, nel suo penultimo discorso (quello precedente al «noi lottiamo per sopravvivere»), rivolse alla Spagna nutrite e rotonde espressioni di lusinga, non disgiunte da un fine accenno ricattatorio alle «difficoltà alimentari» del Paese.

Con un colpo solo, Franco sgombra dall'orizzonte spagnolo tutte le cortine fumogene che i nemici nostri e della nuova Spagna si erano da tempo affannati a diffondere. Dalla penisola balcanica (dove all'esodo romeno degli inglesi sta già seguendo l'esodo bulgaro) alla penisola iberica, dall'affermazione sempre più chiara del regime falangista a quella del regime legionario, l'espulsione dell'intrigo britannico dall'Europa e la costruzione del nuovo Continente sono in atto su tutta l'area.

La nomina di Serrano Suñer significa:

1°) che la Spagna si avvia decisamente alla formula «tutto il potere a tutto il falangismo», rispondente alla logica di vita di una Rivoluzione che veramente sia tale;

2°) che in Spagna, al pari che negli altri grandi regimi totalitari, la logica che guida la politica interna e quella che guida la politica estera sono strettamente connesse nella realtà di rivoluzioni schiettamente nazionali che si inseriscono nel grande rivolgimento creativo europeo.

L'Italia fascista saluta ancora una volta la Nazione amica — in marcia sulle vie della grandezza, sorella nella lotta per la libertà mediterranea, impegnata a svincolare la sua risorsa e piena indipendenza dagli ultimi tentativi di intrigo straniero — col grido di battaglia dei falangisti e dei legionari: *Arriba España*.

Si informa da Washington che l'amministratore federale dei prestiti, Jesse Jones, ha dichiarato che sono in corso negoziati con l'ambasciatore cinese Soong allo scopo di studiare la possibilità di ulteriori aiuti finanziari alla Cina. Jones ha aggiunto che il Governo di Chang Kai Shek ha ricevuto finora 38 milioni di dollari e che la riapertura della strada della Birmania consentirà al Governo cinese di rimborsare i mutui concessi dagli Stati Uniti.

Si ha da San Sebastiano che il sequestro e la requisizione, ordinata dalla Gran Bretagna, di numerosi piroscafi estoni e lituani ha provocato da parte del Governo sovietico una energica reazione motivata dal fatto che né l'Estonia, né la Lituania né la Russia, che ha annessi questi Stati all'Unione Sovietica insieme alla Lettonia, sono in guerra con la Gran Bretagna; cosicché le requisizioni in questione costituiscono atti di pirateria che nulla può giustificare.

Si apprende da Atene che il Governo greco ha requisito tutte le navi che effettuano il trasporto passeggeri, tra le isole e la terra ferma perciò il traffico è stato ridotto di un terzo. Le navi requisite sono state messe a disposizione della marina greca. Questo provvedimento viene motivato da necessità militari e da mancanza di combustibile.

**Situazione militare - Dai comunicati tedeschi:** Breve combattimento navale allo sbocco del Canale di Bristol. 75 mila tonnellate di naviglio mercantile nemico affondate. Attacchi aerei su Londra e sul sud-est dell'Inghilterra, nonostante difficili condizioni atmosferiche. Sommergibile britannico affondato presso Le Havre. 17 apparecchi inglesi abbattuti; 7 apparecchi tedeschi mancanti.

Si ha da Tokio che il comunicato emesso dal quartier generale operante nel sud della Cina annuncia che aeroplani da bombardamento della marina giapponese hanno bombardato Kunming. Kunming si trova al limite della strada della Birmania che è stata riaperta dagli inglesi oggi venerdì.

**SABATO 19 Attività politica e diplomatica:** Si ha da Berlino che la *Correspondenza Politica Diplomatica* dichiara che l'apertura della strada di Birmania è un tipico esempio di quella politica britannica che ovunque nel mondo è causa di perturbazioni e di conflitti. L'organo vicino alla Wilhelmstrasse soggiunge che prima che cominciasse il periodo delle piogge il Governo britannico fece un gesto verso il Giappone chiudendo questa strada per tre mesi. Londra sperava con questa mossa di evitare che il Giappone continuasse a realizzare le sue legittime aspirazioni nell'Estremo Oriente, volgendo la sua attività verso la Cina che doveva essere sacrificata senza ulteriori difficoltà. Con diabolica ipocrisia, si lasciò intendere

che questa misura era stata presa onde dare l'opportunità di mettere termine alla disputa cino-giapponese. Il vero scopo era invece che venisse intensificata l'attività militare giapponese contro la Cina a detrimento della salvaguardia degli altri interessi giapponesi. Oggi che è stato provato che il Giappone non permette che lo si privi dei suoi diritti vitali mediante inganno, l'Inghilterra ha lasciato cadere la maschera.

Si informa da Beirut che la visita del Ministro della Guerra inglese Eden al Cairo ha provocato vivo orgoglio e turbamento negli ambienti antibritannici egiziani.

Da Budapest si smentiscono le false notizie, propagate dalla radio americana, circa la consistenza degli effettivi tedeschi in Romania.

L'Agenzia «Tass» comunica: «I giornali inglesi «New Chronicle», «Daily Herald», «Daily Mail» e «Daily Express» hanno pubblicato una informazione dell'Agenzia «Reuter» secondo la quale le truppe sovietiche sarebbero entrate in Romania e una torpediniera sovietica avrebbe affondato una nave romena nel Mar Nero. I giornali di Istanbul pubblicarono il 16 ottobre una informazione da Londra secondo cui nei pressi di Galatz si sarebbe verificata una collisione tra unità sovietiche e tedesche.

L'Agenzia «Tass» è autorizzata a dichiarare che tutte queste informazioni sono prive di qualsiasi fondamento.

**Situazione militare - Dai comunicati tedeschi:** 173 mila tonnellate di naviglio mercantile britannico affondate. Attacchi aerei su Londra, Liverpool e Bir-

mingham. Posa di mine innanzi ai porti britannici. L'artiglieria della marina tedesca ha bombardato Dover. Incursioni aeree inglesi sulla Germania occidentale e settentrionale. 2 apparecchi tedeschi mancanti.

**DOMENICA 20 Attività politica e diplomatica:** Si apprende da Londra che nonostante che il Governo inglese abbia smentito di avere la intenzione di abbandonare la capitale, la maggioranza dei dicasteri è stata trasferita in località tranquilla fuori di Londra.

Si ha da San Francisco che il piroscafo Americano «Presidente Taft» stazante 12.562 tonn. è partito dal porto di San Francisco nella notte di domenica per un porto dell'Estremo Oriente, onde evacuare quei cittadini americani che desiderano ritornare in patria.

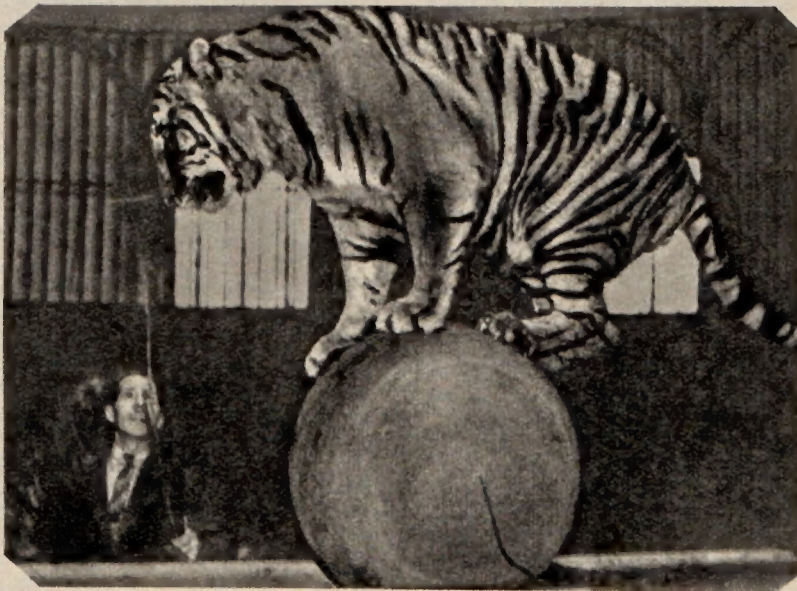
Si informa da Vichy che un aeroplano speciale che il 10 ottobre aveva preso il volo avendo a bordo membri della commissione franco-tedesca di armistizio è precipitato nelle vicinanze del Mediterraneo durante una tempesta. A bordo dell'apparecchio si trovavano 4 ufficiali tedeschi, 3 ufficiali francesi, 6 ufficiali tedeschi della riserva e soldati.

**Situazione militare - Dai comunicati tedeschi:** 327 mila tonnellate di naviglio mercantile inglese affondate. Attacchi aerei su Londra e l'Inghilterra centrale e meridionale (Liverpool, Coventry ecc.). Nessuna azione britannica sul territorio del Reich.

**Direttore responsabile: Renato Caniglia**

Istituto Romano di Arti Grafiche di Tuminelli e C.  
Città Universitaria - Roma

## IL SEGRETO DI UNA PALLA



«Questa palla che vedete sormontata da quella che gli indiani chiamano «el abog» (la divoratrice di uomini) possiede una misteriosa storia di piacevolissima narrazione. Un giorno il nostro Franceschi di passaggio a Torino, ove si liquidava all'incanto un circo che non era in grado di fornire vitto agli animali, acquistò con qualche fiera anche la palla che di solito veniva usata per le esibizioni acrobatiche della tigre. Nel suo bizzarro spirito di genio egli concepì con l'abitudine intuitiva rapidità, che fare di quella sfera un originalissimo emblema del suo negozio-salotto, sarebbe stata ad un tempo opera di saggia opportunità per quella che è ormai la mondiale popolarità di Franceschi, mentre di per se stessa nessuno avrebbe potuto, né facilmente potrà, trovare insegna più personale, più veritiera, nel simbolico circolo terrestre su cui si spande il buon prodotto di Franceschi: le calze «Mille aghi». Come curiosità vi diremo che questa palla fissata all'esterno del negozio Franceschi è continuamente toccata dai passanti, perché a questa sfera dorata sono attribuite delle virtù miracolose di felicità e di fortuna.

Le nuove calze «Mille aghi» sono state giudicate dagli arbitri dell'eleganza, le più belle del mondo. La donna che porta le calze «Mille aghi», si distingue da tutte le altre per un aristocratico buon gusto. Chi non le conosce deve subito provarle; constaterà dalle altre un enorme differenza. Le calze «Mille aghi» non sono un comune prodotto industriale, ma l'opera d'arte di un poeta che ha intessuto nelle loro maglie la sua anima.

La produzione di queste magnifiche calze è perciò limitatissima e non è possibile trovarle in vendita in nessun altro negozio d'Italia. Se altri ve le offrissero sarebbe in malafede. Per essere autentici devono portare il nome «Franceschi» e la

stampiglia «Mille aghi» marca depositata a sensi di legge, altrimenti rifiutarle quale volgare imitazione.

I tipi delle nuove calze «Mille aghi» sono tre: **Mille aghi, Teatro Scala.** Giuoco d'ombra e di luce sul color della pelle, di due pesi: leggerissime come il respiro, e sensibilmente più resistenti, L. 39,— il paio.

**Mille aghi, Quirinale.** Vaporose, evanescenti, senza peso quasi impalpabili, di preferenza sovrana, L. 50,— il paio.

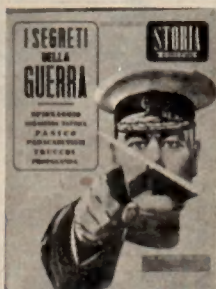
**Mille aghi, Prendimi.** Una geniale trovata di Franceschi per render più lieta la vita alle donne; un riverbero di luce che conferisce alle gambe femminili snellezza e giovinezza. Vengono vendute a gruppi di tre calze, cioè tre unità invece di un paio, in modo che se una di esse dovesse sfilarsi c'è pronta l'altra per la sostituzione immediata. Ogni gruppo di tre calze, L. 70.

Alle gentili lettrici di «Cronache di Guerra» che acquisteranno le calze «Mille aghi» verrà dato in omaggio — oltre l'artistico cofanetto, che eleva queste delicate guaine all'altezza di un graditissimo dono — anche uno speciale salvapunte che garantisce una maggiore durata delle calze, e permette di usare quelle leggerissime con qualsiasi scarpa, compresi gli attuali sandali dall'altissima suola.

Unico negozio di vendita in Italia: Franceschi, Via Manzoni 16, Milano. Per non cadere in equivoco il negozio Franceschi si distingue da una grossa palla dorata che sostiene la vetrina esterna. Chi vuol ricevere fuori Milano le calze «Mille aghi» può inviare l'importo a mezzo vaglia postale o bancario, aggiungendo L. 1,— per ogni paio per le spese postali e gli verranno consegnate a domicilio, franco di ogni spesa, il giorno successivo all'ordine.



I NUMERI SPECIALI DI "STORIA" DEDICATI ALLA GUERRA



IN VENDITA IN TUTTE LE EDICOLE E LIBRERIE  
OGNI FASCICOLO COSTA LIRE DUE

TUMMINELLI E C. EDITORI - ROMA - CITTÀ UNIVERSITARIA



UN MINUTO CHE SALVA LA GIORNATA

Basta una leggera frizione di Acqua di Coty, Capsula Verde, per dar forza e benessere al vostro corpo e vivacità ai vostri pensieri. Voi sentirete penetrare nel vostro organismo una sensazione di freschezza che predisporrà felicemente lo sviluppo della vostra giornata.

Milioni di persone la usano e ne sono entusiaste, perché la trovano sostanzialmente diversa da ogni altra. Più pura, fresca e leggera, l'Acqua di Coty è la sintesi perfetta di tutti i fragranti effluvi della primavera: infatti essa contiene l'essenza stessa dei fiori e delle frutta più scelte.

Se invece preferite un'Acqua di Colonia più aromatica e profumata, domandate l'Acqua di Colonia Coty, Capsula Rossa, che, pur serbando i pregi della prima, unisce il vantaggio di profumare più intensamente e più a lungo.



ACQUA DI  
**COTY**  
*Capsula Verde*

SOC. AN. ITALIANA COTY - SEDE E STABILIMENTO IN MILANO

# LA CORONA DI FERRO

Un tipo classico della nostra razza,  
dinamismo di atleta e sensibilità di artista  
**MASSIMO GIROTTI**  
il protagonista del nuovo film di A. Blasetti  
"LA CORONA DI FERRO"

PROD.  
ENIC LUX







IN MARE: CON LA LUCE E CONTRO LUCE